

UNIVERSITÉ DE DIJON. — FACULTÉ DE DROIT

LES
ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET

LES DROITS DES VICTIMES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le mercredi 28 juin 1905, à 1 heure 1/2

PAR

VICTOR VANSTEENBERGHE

AVOCAT

Président : M. BAILLY, doyen.

Suffragants : { MM. DESSERTAUX, } *professeurs.*
 PERCEROU,

PARIS

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1905



THÈSE
POUR LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE DIJON

- MM. BAILLY, *doyen*, professeur de droit commercial.
DE SUZE, professeur de procédure civile.
PAUL GAUDEMET, professeur de droit administratif.
DESSERTAUX, professeur de droit romain.
LOUIS LUCAS, professeur de droit civil.
DESLANDRES, professeur de droit constitutionnel et de droit public.
TISSIER, *professeur de droit civil*, chargé des fonctions d'agrégé à la Faculté de droit de Paris.
TRUCHY, professeur d'économie politique, délégué à la Faculté de droit de Paris.
ROUX, professeur d'histoire du droit.
MOULIN, professeur de droit international public.
PERCEROU, professeur de droit criminel.
EUGÈNE GAUDEMET, professeur de droit civil.
VIGNES, *professeur adjoint*, chargé des cours de législation française des finances et science financière.
CHAMPEAUX, *agrégé*, chargé du cours de droit romain.
MARTIN, *agrégé*, chargé des cours d'économie politique et de législation et économie industrielle.
HÉMARD, *agrégé* chargé du cours de droit civil.
BATTUT, secrétaire.
-

UNIVERSITÉ DE DIJON. — FACULTÉ DE DROIT

LES
ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET

LES DROITS DES VICTIMES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Le mercredi 28 juin 1905, à 1 heure 1/2

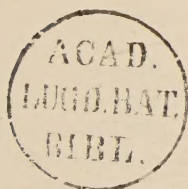
PAR

VICTOR VANSTEENBERGHE

AVOCAT

Président : M. BAILLY, doyen.

Suffragants : { MM. DESSERTAUX, } *professeurs.*
PERCEROU, }



PARIS

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1905



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

- Alauzet.** — Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale (3^e édit., 1879), t. III.
- Alglave.** — La notion de l'ordre public, *Revue pratique*, t. XXV, p. 444 et 524.
- Annales des chemins de fer et des tramways**, 1902.
- Annales du droit commercial français, étranger et international**, *passim*.
- Annuaire de législation étrangère**, 1872, 1875, 1876, 1879, 1882, 1886, 1887, 1889, 1891, 1892, 1893, 1894, 1896, 1899, 1900, 1902.
- Arntz.** — Cours de droit civil français (Bruxelles, 1879), t. III.
- Aubry et Rau.** — Cours de droit civil français (4^e édit., 1869-1879), t. VIII ; (5^e édit. commencée en 1897), t. IV.
- Aucoc.** — Conférences sur le droit administratif, t. I, II, III.
- Audouin.** — Dissertations au Dalloz, 1895.1.41 ; 1895.2.473.
- Autran.** — Code international de l'abordage maritime.
- Bailby.** — Du fondement juridique de la responsabilité du patron dans les accidents du travail survenus aux ouvriers (Bordeaux, 1900).
- Baudry-Lacantinerie.** — Précis de droit civil (6^e édit., Paris, 1897), t. I et II.
- Baudry-Lacantinerie et Barde.** — Traité théorique et pratique de droit civil. — Des obligations (2^e édit., 1900).
- Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade.** — Traité théorique et pratique du droit civil. — Des personnes, t. I.
- Baudry-Lacantinerie et Albert Wahl.** — Traité théorique et pratique de droit civil. — Du contrat de louage (2^e édit., 1900), t. II.
- Baudouin.** — Dissertation au Dalloz, 1893.1.393.
- Beaune.** — Droit coutumier français. Les contrats.
- Beaussant.** — Code maritime, t. I, n^o 342.
- Bédarride.** — Du commerce maritime.
- Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises (3^e édit., 1891), 3 vol.
- Belgique judiciaire.** — Recueil de jurisprudence belge, *passim*.
- Benon.** — Dissertation au journal *Le Droit*, 3-4 mai 1886.
- Bertauld.** — Cours de Code pénal et leçons de législation criminelle (4^e édit.).
- Berthélémy.** — Traité élémentaire de droit administratif (2^e édit.).
- Bertrand de Greuille.** — Discours au Tribunal, dans Fenet, t. XIII, p. 477.
- Beudant (Charles).** — Dissertation au Dalloz, 1869.1.217.
- Biervliet (Van).** — De la responsabilité. Unité ou dualité. *Flandre judiciaire*, 1901, col. 385 à 403.

- Blanche.** — Contentieux des chemins de fer, 1861.
— Conclusions de l'avocat général sur ch. réun. Cass., 22 juillet 1873, D. 74. 1.207.
- Blondet.** — De la responsabilité des accidents sous le régime du Code civil et de la loi du 9 avril 1898 (Paris, 1901).
- Bluntschli.** — Deutsches privatrecht, p. 333.
- Boistel.** — Précis de droit commercial (4^e édit., 1890).
- Boitard.** — Leçons de droit criminel.
- Bomboy.** — Conclusions de M. le substitut, sur trib. civ. Seine, 14 janvier 1891, D. 93.2.57; et 24 juin 1893, D. 96.2.342.
- Bonfils.** — Traité d'organisation judiciaire, de compétence et de procédure. — Examen doctrinal de jurisprudence commerciale, *Revue critique*, 1889, p. 371.
- Bosc.** — Essai sur les éléments constitutifs du délit civil (Montpellier, 1901).
- Bosch.** — Réquisitoire de l'avocat général près la Cour de cassation belge, cité par Willems, *Revue générale*, 1896, p. 239.
- Bourjon.** — Le droit commercial de la France et la coutume de Paris, liv. VI; tit. II, chap. vi et vii; tit. III, ch. vii, sect. II.
- Bourguignat.** — Dissertation au Sirey, 1876.2.225.
- Bourguignon.** — Jurisprudence des Codes criminels, t. II.
- Bourgoin.** — Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure (Lyon, 1902).
- Boutaud.** — Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes (Paris, 1896).
- Bouvier.** — L'évolution de l'idée de responsabilité, *Revue critique*, 1898, p. 176 et suiv.
- Bouyer.** — De l'évolution de la responsabilité civile en matière d'accidents (Paris, 1902).
- Bravard et Demangeat.** — Traité de droit commercial, t. II et IV.
- Bressoles.** — Dissertation au Sirey, 1898.1.137.
- Brùère.** — Du transport des personnes par chemin de fer (Paris, 1899).
- Brun de Villeret.** — Traité théorique et pratique de la prescription en matière criminelle.
- Bruneau.** — Examen doctrinal, *Revue critique*, 1898, p. 291 et suiv.
- Bry.** — Législation industrielle.
- Bugnet (sur Pothier).** — Traité des obligations (2^e édit., Paris, 1861-62), t. I.
- Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation.** — Recueil périodique publié par Lamé-Fleury.
- Bulletin de la Société de Législation comparée, passim.**
- Cahier des charges des chemins de fer.**
- Calvo.** — Traité de droit international, t. I.
- Cambuzat.** — L'irresponsabilité des fautes commises par ceux dont on répond peut-elle être valablement stipulée à l'avance? *Revue critique*, 1900, p. 249 et s.
- Capitant.** — Introduction à l'étude du droit civil (Paris, 1898).
- Carnot.** — Commentaire sur le Code pénal, t. I.
- Carpentier et Maury.** — Traité pratique des chemins de fer (Paris, 1893-94), 3 vol.
- Cauchy.** — Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation, t. I.

- Caumont.** — *Dictionnaire de droit commercial maritime*, Vis : *Abordage et Pilotage*.
- Cauwès.** — Cours d'Economie politique (3^e édit.), t. I.
- Cavaré.** — Du transport des personnes par chemin de fer (Paris, 1898).
- Charmont.** — Examens doctrinaux, *Revue critique*, 1895, p. 625 et suiv., 1898, p. 129 et suiv.
- Charveriat.** — *Annales du droit commercial*, 1886.2.41.
- Chausse.** — De l'intérêt d'affection, *Revue critique*, 1895, p. 436 et suiv.
- Chauveau.** — Dissertation aux *Pandectes françaises*, 1892.2.129.
- Chauveau et Faustin-Hélie.** — Théorie du Code pénal (6^e édit.), t. I.
- Chavegrin.** — Dissertation au Sirey, 1892.2.225.
- Chenevier.** — Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle (Nancy, 1899).
- Chesney.** — Dissertations aux *Pandectes françaises*, 1895.2.209 et 1895.2.273.
— De l'action civile et, plus particulièrement, de la prescription de cette action. *Revue critique*, 1893, p. 33 et s.
— Patrons et ouvriers. Responsabilité quant aux accidents du travail. *Revue critique*, 1893, p. 295 et s.
- Chevalier.** — Responsabilité civile à raison du fait d'autrui (Paris, 1896).
- Cheysson.** — Journal des Economistes, mars 1888, p. 429.
- Circulaire du garde des sceaux** du 10 juin 1899, sur l'application de la loi du 9 avril 1898.
- Collection des décisions de Denizart.**
- Collet.** — *Revue critique*, 1868, p. 3 et s.
- Coombs-Knapp.** — Concussion of the spine.
- Cotelle.** — Des dommages-intérêts en matière de transports.
— De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage. *Revue pratique*, 1884, p. 519 et s.
- Couche.** — Des mesures propres à prévenir les accidents sur les chemins de fer, t. II, n° 10.
- Courcy (de).** — Les assurances.
— Le droit et les ouvriers.
— Dissertation dans la *Revue internationale du droit maritime*, 1887-1888, p. 124 et s.
— Questions de droit maritime, t. II et t. IV.
- Coviello.** — La responsabilita senza colpa; Dissertation dans la *Rivista italiana*.
- Cresp et Laurin.** — Cours de droit maritime, t. I et II.
- Cuvelier (de).** — De l'incompétence des tribunaux nationaux à l'égard des gouvernements étrangers. *Revue de droit international*, 1888, p. 109 et s.
- Dalloz.** — Jurisprudence générale : *Répertoire*, Vis Droit maritime, Prescription criminelle, Responsabilité et Voirie par chemins de fer. — *Supplément au Répertoire*, Vis : Actes de commerce, Commissionnaire de transports. Compétence et Responsabilité. — *Recueil périodique, passim*.
— Code de commerce annoté, sur l'article 632.
- Danjen.** — Eléments de droit maritime commercial.
- David.** — Conclusions du commissaire du gouvernement, sur Conflits, 8 février 1873, D. 73.3.20.

- Delmond-Bébet.** — Contribution à l'étude de la faute aquilienne ou délictuelle et de la faute contractuelle (Paris, 1899).
- Demante et Colmet de Santerre.** — Cours analytique de Code civil, continué depuis l'article 980 par Colmet de Santerre, 2^e éd., 1881-1896), t. V. et VII.
- Demangeat.** — Du louage de services, *Revue pratique*, t. XLV, 1884, p. 558.
— Dissertation au Sirey, 1886.1.1.
- Demogue.** — *Revue trimestrielle*, 1904, p. 176 et 177.
- Demolombe.** — Cours de Code Napoléon, t. XXIV (Traité des contrats et des obligations conventionnelles, t. I), t. XXVI (*Ibid.*, t. III), t. XXVIII (*Ibid.*, t. V), t. XXX (*Ibid.*, t. VII), t. XXXI (Traité des engagements qui se forment sans convention).
- Deneus.** — Un point spécial de la théorie de la responsabilité. *Flandre judiciaire*, 1902, col. 40 et s.
- Denisse.** — Dissertation aux *Pandectes françaises*, 1902.1.513.
- Deschamps.** — Le dol et la faute des incapables dans les contrats ; responsabilité civile des incapables, *Revue critique*, 1890, p. 271 et suiv.
- Desjardins (Arthur).** — Traité de droit commercial maritime, t. I et III.
— Le Code civil et les ouvriers, *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1888.
- Desjardins.** — Conclusions de l'avocat général, sur Cass., 5 février 1896, D. 96.1.575.
- Dhorne.** — De la responsabilité civile qui incombe à une personne à raison du dommage causé par une autre (Paris, 1898).
- Dissertations anonymes :** au *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1885, p. 231.
— au Dalloz, 1877.1.449 et 1884.1.121.
— au journal *La Loi*, numéros du 6 au 9 mai 1885.
— aux *Pandectes françaises*, 1895.2.57.
— au Sirey, 1882.2.252.
- Domat.** — Lois civiles, liv. II, tit. VIII, sect. III.
- Domenget.** — De la force majeure et des cas fortuits, *Revue critique*, 1851, p. 556 et s.
- Dorville.** — De l'intérêt moral dans les obligations (Paris, 1901).
- Ducrocq.** — Traité de droit administratif (7^e édit.), t. II et III.
- Dufo.** — Faute contractuelle et faute délictuelle (Paris, 1896).
- Dufour.** — Droit maritime, t. I ; Commentaire des titres I et II du Livre II du Code de commerce.
- Dupin.** — Consultation sur la validité de l'assurance des fautes.
- Dupuich.** — Dissertations au Dalloz 1894.2.505 et 1897.1.537.
- Duranton.** — Cours de droit français suivant le Code civil (4^e édit.), t. XIII.
- Duval.** — De la responsabilité des voituriers et en particulier des moyens de justification et de libération accordés à l'agent de transport (Tours, 1895).
- Duverdy.** — Traité du contrat de transport (2^e édit.).
- Duvergier.** — Collection des lois (1878), p. 270.
— Le droit civil français, t. XXIX, Traité du contrat de louage (Paris, 1848).
- Economiste français** périodique, *passim*.
- Emion.** — Manuel pratique, ou traité de l'exploitation des chemins de fer.
- Esdemann.** — Das recht der eisenbahnen.
- Esmein.** — Dissertations au Sirey, 1897.1.17 et s. ; 1897.2.20 ; 1898.1.21 ; 1898.1.65 ; 1898.1.70 ; 1899.1.497 ; 1900.2.57.

- Exner.** — La notion de la force majeure ; théorie de la responsabilité dans le contrat de transport (trad. Ed. Seligman ; Paris, 1892).
- Fabre (Joseph).** — De l'hystéro-neurasthénie traumatique (Paris, 1893).
- Faustin-Hélie.** — Traité de l'instruction criminelle, t. II.
- Favard de Langlade.** — Répertoire de la nouvelle législation civile, commerciale et administrative (1823).
- Fenet.** — Recueil des travaux préparatoires du Code civil (Paris, 1836), t. XIII.
- Féolde.** — Transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer en droit français (Paris, 1890).
- Féraud-Giraud.** — Code des transports des marchandises et des voyageurs par chemins de fer (2^e édit., 1889), t. II et III.
- Feuilleley.** — Rapport de l'avocat général, sur Cass., 14 décembre 1903, *Gazette des Tribunaux*, 28 avril 1904.
- France judiciaire,** périodique, *passim*.
- Franqueville (de).** — Le Gouvernement et le Parlement britanniques, t. I, p. 509.
- Fresquet (de).** — Abordages.
- Fromageot.** — De la faute comme source de responsabilité en droit privé (Paris, 1891).
- Etude dans les *Annales de droit commercial*, 1902.1.243 et s.
- Fuzier-Herman.** — *Répertoire général alphabétique du droit français*, t. X, V^{is} *Chemins de fer* et *Compétence administrative*, n^{os} 1563 et s. ; t. XI, V^o *Commissionnaire de transports*, t. XXXII (1903), V^o *Responsabilité*.
- Fuzier-Herman et Darras.** — Code civil annoté, sur les articles 1382-1383.
- Gandoïn.** — Les accidents du travail.
- Garraud.** — Traité théorique et pratique du droit pénal français, t. II et IV.
- Précis de droit criminel (6^e édit., Paris, 1898).
- Garsonnet.** — Traité théorique et pratique de procédure civile (2^e édit.).
- Gazette des Tribunaux** et *Recueil de la Gazette des Tribunaux*, *passim*.
- Gazette du Palais** et *Recueil de la Gazette du Palais*, *passim*.
- Gazette judiciaire et commerciale de Lyon.**
- Gény.** — Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif (Paris, 1899).
- Risque et responsabilité, *Revue trimestrielle*, 1902, p. 812 et s.
- Giboulot.** — Dissertation au Dalloz, 1872.2.97 et s.
- Glasson.** — Le Code civil et la question ouvrière.
- De l'incompétence absolue. *Revue critique*, 1881, p. 245.
- Gorce (de la).** — Du transport des voyageurs par chemins de fer (Paris, 1895).
- Govare et Denisse.** — Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence, *Revue internationale du droit maritime*, 1901-1902, p. 261 et s.
- Grandmoulin.** — De l'unité de la responsabilité ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles (Rennes, 1892).
- Griolet.** — Traité de l'autorité de la chose jugée.
- Dissertation au Dalloz, 1869.1.169.
- Guide officiel du passager sur toutes les mers.**
- Guidon de la Mer.**
- Guillaumot.** — Organisation des chemins de fer en France.
- Guillemain.** — Des transports successifs.
- Guillouard.** — Traité du contrat de louage (3^e édit. Paris, 1891), t. II.
- Traité des privilèges et hypothèques, t. I.

- Guy.** — De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport par chemins de fer (Paris, 1893).
- Haene (J. de).** — Une théorie nouvelle de la responsabilité. *Flandre judiciaire*, 1901, col. 225 à 247.
- Hans.** — Droit pénal, t. II.
- Hanssens.** — Commentaire de la loi belge du 25 août 1891, *Annales du droit commercial*, 1893.1.222 et 1893.1.247.
- Hauriou.** — Précis de droit administratif (2^e édit.).
— Traité de droit administratif.
— Dissertations au Sirey : 1893.3.81 ; 1896.3.121 et 1897.3.33.
- Hermann de Baets.** — De la responsabilité du fait des animaux et des choses (Bruxelles, 1889).
- Hindenburg.** — La théorie des dommages-intérêts, *Revue critique*, 1901, p. 26.
- Horn.** — Analyse de la loi hongroise du 7 juillet 1874, *Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309.
- Hubert.** — Etude aux *Annales du droit commercial*, 1894.1.30.
- Hubert-Valleroux.** — Le contrat de travail, p. 260.
- Huc.** — Commentaire théorique et pratique du Code civil (Paris, 1898-1903), t. VII, VIII et X.
- Huet-Desaunay.** — Dissertation dans la *Revue pratique des chemins de fer*, p. 57.
- Hürlimann.** — Die Eiagenossische eisenbahn gheselzebung, p. 122.
- Jhering (von).** — L'Esprit du droit romain (trad. de Meulenaëre, 3^e édit.), t. I.
— Etudes complémentaires à l'esprit du droit romain. — De la faute en droit privé (trad. de Meulenaëre).
— Jurisprudenz des täglichen Lebens.
- Jacqmin.** — Exploitation des chemins de fer, t. III.
— Des conditions du contrat de transport. *Revue générale*, 1885, p. 343.
— Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports (Paris, 1890).
- Jaumes.** — Rapport d'expert (Montpellier, 1890).
- Josserand.** — De la responsabilité du fait des choses inanimées (Paris, 1897).
— Dissertations au Dalloz, 1900.2.289 et s. ; 1904.2.257 et s.
— Note aux *Annales de droit commercial*, 1902.2.50.
— *Revue trimestrielle*, 1904, n° 2, p. 65 à 67.
- Journal des arrêts de la Cour de Bordeaux**, *passim*.
- Journal des arrêts de la Cour de Douai**, *passim*.
- Journal de Droit commercial et maritime du Havre**, *passim*.
- Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille**, *passim*.
- Journal de droit international privé**, *passim*.
- Journal « La Loi »**, *passim*.
- Journal « Le Droit »**, *passim*.
- Journal officiel.** — Documents parlementaires, Chambre, 1901, annexe n° 2739 et 1902, annexe n° 2896.
- Journal des Tribunaux.** — *Recueil de jurisprudence belge*, *passim*. Spécialement, n° 1645, 5 mai 1901. « La responsabilité des transporteurs par chemins de fer dans les législations étrangères. Accidents de personnes. »

- Journal des Tribunaux algériens**, *passim*.
- Journal des Tribunaux de commerce de Teulet et Camberlin**, *passim*.
- Jurisprudence d'Anvers**, *passim*.
- Jurisprudence de la Cour d'Amiens**, *passim*.
- Kapnist (Comte Jean)**. — La décision du Conseil de l'Empire (Russe), du 25 janvier 1878, *Annuaire de législation étrangère*, 1879, p. 641 et s.
- Labbé**. — Dissertations au Sirey: 1871.1.9 ; 1876.1.337 ; 1881.1.21 ; 1885.1.409 ; 1885.4.25 ; 1886.2.97 ; 1886.4.25 ; 1887.1.217 ; 1889.4.1 ; 1889.2.161 ; 1890.4.17 ; 1892.1.313 ; 1894.2.57.
- Etude, aux *Annales du droit commercial*, 1886.1.185.
- Etude, dans la *Revue critique*, 1886, p. 433 et s.
- Etude, dans la *Revue pratique*, 1884, p. 530 et s.
- De la responsabilité contractuelle, *France judiciaire*, 1888.1.33 s.
- Laborde**. — Droit pénal et droit criminel.
- Examen doctrinal, *Revue critique*, 1894, p. 25 s.
- Labori**. — *Répertoire encyclopédique du droit français*, V^{os} *Responsabilité civile et Voies ferrées*.
- Labroquère**. — Etude dans la *Revue critique*, 1861, p. 166.
- Lacoste**. — Dissertation au Sirey, 1894.2.24.
- Laferrière**. — Traité de la juridiction administrative (2^e édit.), t. I et II.
- Lambert**. — Une réforme nécessaire des études de droit civil (Paris, 1900).
- Lamé-Fleury**. — Code annoté des chemins de fer en exploitation (3^e édit.), continué par le *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation* (annuel).
- Langemann**. — Traité des transports par chemin de fer en Belgique (1876).
- Larombière**. — Théorie et pratique des obligations (2^e édit., 1885).
- Laurent**. — Avant-projet de revision du Code civil.
- Principes de droit civil français (3^e édit.), t. V, n^o 410 ; t. VI, n^o 34 ; t. VII, n^o 467 ; t. XVI, n^{os} 213 et 230 ; t. XX, n^{os} 384, 390, 463, 597 et 598 ; t. XXV, n^{os} 535 et s.
- Principes de droit civil international (1880-1882), t. III et VIII.
- Laurin**. — Cours de droit commercial.
- La responsabilité du capitaine en cas d'abordage quand il se trouve un pilote à bord, *Revue internationale du droit maritime*, t. I, p. 548 et s.
- Le Courtois**. — Dissertation au Sirey, 1889.2.161.
- Lefebvre**. — De la responsabilité, délictuelle, contractuelle. *Revue critique*, 1886, p. 485 et s.
- Lefevvre**. — De la responsabilité des propriétaires de navire et de l'abandon.
- Legraverend**. — Législation criminelle.
- Lehman**. — Blessures et morts sur les chemins de fer allemands.
- Lehr**. — Traité élémentaire de droit civil germanique, t. II.
- Lejeune**. — Responsabilité résultant du contrat de transport.
- Léon Michel**. — La responsabilité des patrons envers les ouvriers en cas d'accident. *Revue critique*, 592 et 605 et s.
- Le Roy**. — Du contrat de transport des passagers par mer (Paris, 1902).
- Le Sellyer**. — Action publique et privée, t. I et II.
- Léveillé**. — Notre marine marchande et son avenir.

- Levillain.** — Dissertations au Dalloz : 1881.2.169 ; 1888.1.115 ; 1889.1.305 ; 1894.1.513 ; 1894.1.561 ; 1894.2.561 ; 1898.1.385 ; 1899.1.465 ; 1903.1.89 ; 1904.2.281.
- Lévy.** — Responsabilité et contrat. *Revue critique*, 1898 p. 176 et s.
- Livret-Guide officiel des Compagnies de chemins de fer**, 1895.
- Locré.** — Législation civile, commerciale et criminelle de la France (Paris, 1826-1832), t. VI.
- Loison.** — Traité de la solidarité.
- Loubat.** — Traité sur le risque professionnel (Paris, 1899).
- Lucas (Louis).** — Compte rendu de l'ouvrage précité de M. Gandoin, *Revue critique*, 1892, p. 62.
- Lyon-Caen.** — Dissertations au Sirey : 1884.1.129 ; 1885.1.129 ; 1887.1.121 ; 1887.4.9 ; 1888.1.405 ; 1898.1.209 ; 1900.1.209 ; 1900.1.257.
- Examens doctrinaux, *Revue critique* : 1879, p. 576 ; 1883, p. 647 ; 1884, p. 189 ; 1886, p. 358 ; 1888, p. 356 ; 1895, p. 353 ; 1898, p. 472 ; 1901, p. 460 et 461 ; 1902, p. 533 ; 1904, p. 182.
- Etude, au *Journal des Sociétés*, 1880, p. 32.
- *Annales du droit commercial*, 1902, p. 312-313.
- Lyon-Caen et Renault.** — Manuel de droit commercial (5^e édit., 1899).
- Précis de droit commercial.
- Traité de droit commercial (2^e édit.), t. I à IV ; (3^e édit.), t. V et VI.
- Mangin.** — Traité de l'action publique et de l'action civile (3^e édit., par A. Sorel).
- *Economiste français*, 10 juillet 1886.
- Manz.** — *Recueil manuel des lois des chemins de fer autrichiens*, publié à Vienne (3^e édit.).
- Marcadé.** — Explication théorique et pratique du Code Napoléon (4^e édit.), t. IV et (6^e édit.), t. VI.
- Marignan.** — Rapport de M. le conseiller, sur Cass., 27 janvier 1896, D. 96. 1.182.
- Martin.** — Etude des lois fédérales suisses sur la responsabilité civile.
- Massé et Vergé, sur Zachariæ.** — Le droit civil français, t. III, IV et V.
- Mazen.** — Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs (Paris, 1899).
- Merlin.** — Question de droit, V^o *Réparation civile*.
- Mesdach de ter Kiele.** — Conclusions, sur Cassation belge, 5 octobre 1893, S. 94.4.6.
- Mestre.** — Dissertation au Sirey, 1900.1.265.
- Meynial.** — Etude, dans la *Revue pratique*, 1884, p. 440.
- Miterholzner.** — Obligationen recht, t. II, p. 734.
- Molinier.** — *Revue critique*, 1884, p. 90.
- Mongin.** — *Revue bourguignonne de l'enseignement supérieur*, 1894, p. 439.
- Moniteur de Belgique**, 26 août 1891.
- Moniteur judiciaire de Lyon**, périodique, *passim*.
- Moniteur judiciaire du Midi**, périodique, *passim*.
- Mourlon.** — Répétitions écrites sur le Code civil (8^e édit.), t. II.
- Muteau.** — De la responsabilité civile (1898), p. 227.
- Nouguier.** — Des actes de commerce, t. I.
- Orlando.** — Saggio di una nuova teoria sul fondamento della responsabilita civile (Palermc, 1894).

- Ortolan.** — *Eléments de droit pénal* (5^e édit.), t. II.
- Pandectes belges.** — *Répertoire*, t. XXIX, V^{is} *Accident de chemins de fer et Abandon d'animaux*.
- Pandectes françaises.** — *Répertoire* (André Weiss, dir.), V^{is} *Compétence et Chemins de fer*.
- Pardessus.** — *Cours de droit commercial* (3^e édit.), t. II.
- Pandectes françaises chronologiques**, *passim*.
— Consultation sur la validité de l'assurance des fautes (reprod. Boutaud, p. 413).
- Pascaud.** — *Etude dans la Revue pratique*, 1880.
— *Compte rendu de l'ouvrage de Saintelette, Revue pratique*, 1884, p. 380 et s.
- Pasicrisie belge.**
- Pasicrisie luxembourgeoise.**
- Péronne.** — Des fins de non-recevoir et des prescriptions en matière de transports terrestres et maritimes. *Annales de droit commercial*, 1888.2.125.
- Perreau.** — Examen doctrinal, *Revue critique*, 1902, p. 401 et suiv.
— Dissertation au Sirey, 1902.2.137.
- Pic.** — *Traité de législation industrielle*, I.
— *Annales de droit commercial*, 1892, p. 229 et s., p. 246 et s. ; 1893, p. 440 et s. ; 1895, p. 334 et s.
- Picard.** — *Traité des chemins de fer*, t. II et III.
- Pirmez.** — De la responsabilité. — *Projet de revision des articles 1382 à 1386 du Code civil* (Bruxelles, 1888).
- Pisier.** — De la responsabilité du fait des choses ; fondement juridique (Paris, 1899).
- Planiol.** — *Traité élémentaire de droit civil* (2^e édit., 1903), t. I et II.
— Examen doctrinal, *Revue critique*, 1888, p. 261 et s., 273 et s.
— Dissertations au Dalloz, 1896.1.81 et 1896.2.457.
- Pont.** — *Explication théorique et pratique du Code civil.* — *Petits contrats*.
- Pothier.** — *Traité des obligations*, 1^{re} partie, chapitre I, section II, et t. VI, *Contrat de louage*.
— *Traité de la procédure criminelle* (édit. Bugnet).
- Raynal (de).** — *Conclusions de l'avocat général*, au Dalloz 1869.1.96.
- Rauter.** — *Droit criminel*, t. I.
- Récamier.** — *Recherches sur la responsabilité du fait d'autrui*.
- Recueil d'Aix**, périodique, *passim*.
- Recueil des arrêts du Conseil d'Etat**, périodique, *passim*.
- Recueil des arrêts de la Cour de Bordeaux**, périodique, *passim*.
- Recueil des arrêts de Caen et Rouen**, périodique, *passim*.
- Recueil des lois et arrêtés royaux de Belgique**, 1891, p. 389 à 399.
- Recueil de Nancy**, périodique, *passim*.
- Recueil de Nantes**, périodique, *passim*.
- Recueil périodique des assurances**, *passim*.
- Réforme sociale.** — *Etude sur la méthode*, par M. Saleilles, 16 décembre 1902.
- Rencker.** — De la non-responsabilité conventionnelle (Dijon, 1894).
- Résumé général de jurisprudence de Lyon**, de 1859 à 1872, p. 393, n^o 8.
- Revue algérienne**, 1887, p. 469.
- Revue critique de doctrine, de législation et de jurisprudence**, *passim*.

- Revue générale du droit, de la législation et de la jurisprudence**, en France et à l'étranger, *passim*.
- Revue internationale du droit maritime**, périodique, *passim*.
- Revue pratique de droit français**.
- Revue pratique des chemins de fer et des tramways**, publiée par Huet-Desaunay, périodique, *passim*.
- Revue de procédure**, périodique, *passim*.
- Revue trimestrielle**, périodique, *passim*.
- Reynaud**. — Rapport du conseiller, sur Cassation, 16 juin 1896, *Pandectes françaises*, 1896.1.521.
- Robin**. — De la responsabilité, notamment au point de vue de la clause de non-garantie et du fardeau de la preuve (Paris, 1887).
- Rodière**. — De la solidarité et de l'indivisibilité.
- Roger**. — Du transport des personnes par chemin de fer (Montpellier, 1902).
- Romieu**. — Conclusions du commissaire du gouvernement, sur l'arrêt du Conseil d'Etat du 21 juin 1895, S. 97.3.33 et s.
- Rouard de Card**. — Distinction entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle d'après la loi et la jurisprudence françaises, *France judiciaire*, 1891.1.97.
- Encore quelques mots sur la distinction entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, *France judiciaire*, 1894.1.161.
- Ruben de Coudert**. — *Dictionnaire du droit commercial* (3^e édit., 1877-80); Vis *Chemins de fer*, n^o 28; *Commerçants*, n^o 21.
- *Supplément au Dictionnaire*, par Goujet et Merger (1898).
- Dissertation sous Cass., 10 novembre 1884, *Pandectes françaises*, t. VII, p. 299.
- Sabatier**. — Etude sur les dommages-intérêts dus par le transporteur (mentionnée dans Mazon, p. 125).
- Saintelette**. — De la responsabilité et de la garantie. — Accidents de transport et de travail (Bruxelles, 1884).
- De l'importance et de la difficulté de l'appréciation du fait. *Revue critique*, 1884, p. 179.
- Accidents de travail. — La jurisprudence qui s'éloigne et la jurisprudence qui s'approche (Bruxelles, 1888).
- Mémoire pour M^{me} V^{re} Desitter (Bruxelles, 1889).
- Saleilles**. — Essai d'une théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil allemand (Paris, 1890), réédité sous le titre : Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand (Paris, 1901).
- Les accidents de travail et la responsabilité civile. — Essai d'une théorie objective de la responsabilité individuelle (Paris, 1897).
- Le risque professionnel dans le Code civil, *Réforme sociale*, 1898, p. 635-649.
- *Revue internationale de l'enseignement*, 1890.1.482 et s. ; 1891.2.39 et s.
- *Revue bourguignonne de l'Enseignement supérieur*, 1894, p. 647 et s.
- *Annales du droit commercial*, 1891.2.219 et s. ; 1892.2.287 et s. ; 1897, p. 46 à 49.
- Dissertations au Dalloz, 1897.2.433 et s. et au Sirey, 1897.1.17.
- Etude sur la Méthode, dans la *Réforme sociale*, 16 décembre 1902.

Sarran. — Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes (1896).

Sarrut. Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer.

— Conclusions de l'avocat général, sur Cass., 16 juin 1896, D. 97.1.440.

— *Revue critique*, 1885, p. 138 et s.

— *Annales de droit commercial*, 1889, p. 120.

— Dissertations au Dalloz : 1885.1.433 ; 1890.1.209 ; 1894.1.441 ; 1896.3.9 ; 1899.1.74 ; 1903.1.17.

Sauvaire-Jourdan. — *Revue du droit public et de la science politique*, 1897. 1.346 et s.

Sauzet. — De la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industriels. *Revue critique*, 1883, p. 586 et s. ; 677 et s.

— *Revue critique*, 1885, p. 166 et s. ; 637 et s.

Sténeca. — Rapport de M. le conseiller, sur Cass., 2 avril 1859, D. 59. 1.137.

Sibille. — Des abordages.

Simonet. — Traité élémentaire de droit public et administratif (2^e édit.).

Sinteniz. — Civilrecht, t. II, p. 698 et s.

Sirey. — *Recueil général des lois et arrêts*, périodique, *passim*.

Sorel et Frunck-Brentano. — Précis de droit des gens, p. 390 et s.

Sourdat. — Traité général de la responsabilité, ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats (3^e et 4^e édit.), t. I et II.

— Dissertation au Sirey, 1877.2.166.

Staes. — Les accidents du travail (Bruxelles, 1889).

StefanESCO. — De la responsabilité, 1901.

Tarbouriech. — La responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail (Paris, 1896).

Tarrible. — Discours du tribun, au Corps législatif, dans Fenet, t. XIII, p. 488.

Tart. — De la responsabilité à raison des choses mobilières inanimées.

Teisseire. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité (Aix, 1901).

Teulet et Camberlin. — *Répertoire alphabétique de jurisprudence commerciale* (1873), V^o *Abordage*.

Thaller. — Traité élémentaire de droit commercial (2^e édit., Paris, 1900 et 3^e édit., Paris, 1901).

— *Revue critique*, 1883, p. 340 et s. ; 369 et s.

— Compte rendu de l'ouvrage de M. Saintelette, *Annales de droit commercial*, 1886-87.1.126 et s., 188 et s., 255 et s.

— Rapport sur le prix Rossi (Paris, 1895).

— Préface de l'ouvrage de M. Boutaud, *précité*.

Thoinot. — Les accidents du travail et les affections médicales d'origine traumatique (Paris, 1904).

Tissier. — Dissertation au Sirey, 1899.2.257.

Toullier. — Le droit civil français suivant l'ordre du Code, t. VI.

Trébutien. — Cours élémentaire de droit criminel (2^e édit., par Lainé-Deshayes et Guillaouard), t. II.

- Trolley de Prévauz.** — Dalloz, *Supplément au Répertoire*, t. XV, V^o *Responsabilité*, n^{os} 57 et 58.
- Troplong.** — Droit civil expliqué. — De l'échange et du louage, t. II, III et IV.
- Valabrègue.** — Nouveau cours de droit commercial.
- Valéry.** — *Annales de droit commercial*, 1901, p. 207.
- Valin.** — Commentaire de l'ordonnance sur la marine, d'août 1681, liv. I, tit. XII, sur les articles 5 à 8.
- Valroger (de).** — Droit maritime ; commentaire théorique et pratique du livre II Code de commerce, t. I, II et IV.
- Des clauses d'exonération au profit des propriétaires de navire, *Revue internationale du droit maritime*, V, 1889-90, p. 143-150.
- Vayssié.** — Contrat de transport, responsabilité du voiturier (Poitiers, 1890).
- Vazeilles.** — Des prescriptions, t. II.
- Venezian Giacomo.** — Article dans l'*Archivio giuridico*, 1898, p. 125.
- Verneaux.** — Théorie de la mise en risque comme fondement de la responsabilité du propriétaire de navire. *Journal de droit international privé*, t. XXVII, p. 233.
- Verne de Bachelard.** — De la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transport des personnes (Lyon, 1893).
- Vibert.** — Etude médico-légale sur les blessures produites par les accidents de chemins de fer (Paris, 1888).
- Villey.** — Précis d'un cours de droit criminel (2^e édit.).
- *Revue critique*, 1875, p. 81 et s.
- Intention en matière pénale, *France judiciaire*, novembre 1876.
- Fin des délits contraventionnels, *France judiciaire*, septembre 1886.
- Dissertations au Sirey, 1876.1.89 et 233 ; 1885.1.401 ; 1886.1.233 ; 1887.1.44.
- Vincent.** — Des clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport par terre et par mer.
- Wasselin.** — Les accidents de personnes et la responsabilité du voiturier (Paris, 1903).
- Weiss.** — *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 490.
- Willems.** — Essai sur la responsabilité civile édictée par les articles 1382 à 1386 du Code civil. *Revue générale du droit, de la législation et de la jurisprudence*, 1895-96.
- Worms.** — Compte rendu de l'ouvrage de M. Saintelette, *Revue critique* 1886, p. 540 et s.
- Zens.** — De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes (Paris, 1896).
-

LES ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET

LES DROITS DES VICTIMES

INTRODUCTION

L'accident de voyageurs est une réalité de chaque jour ; aucun mode de locomotion n'exonère à coup sûr d'un fâcheux imprévu ceux qui en usent. Eu égard à la rapidité et à la multiplicité toujours croissantes des convois qui sillonnent nos voies ferrées, les catastrophes les plus fréquentes sont celles qui ensanglantent nos chemins de fer. Etant donnés leur soudaineté et l'éloignement des secours possibles, les sinistres les plus cruels sont les sinistres maritimes, qui parfois engloutissent en quelques instants des centaines de victimes. Mais, quand ils se produisent, — et les annales judiciaires en relatent maints exemples, — les accidents de voitures : fiacres, omnibus ou tramways, sont tout aussi meurtriers.

Au lendemain du funeste événement, alors que curieusement nous en parcourons les funèbres détails, la même angoissante question tourmente le malheureux voyageur qu'une blessure rend inapt à continuer la profession dont vivaient les siens, où la famille éplorée qui vient de perdre inopinément son chef et son gagne-pain :

Quels sont leurs droits en présence du malheur qui les frappe ; et quelles chances ont-ils de les faire prévaloir, afin d'obtenir, sinon une impossible consolation, du moins le plus équitable dédommagement matériel ?

C'est cette même question, qu'avec ces intéressantes victimes nous nous poserons.

Notre première pensée est de parcourir les solutions données par la jurisprudence aux multiples difficultés qui, en pareille circonstance, ont été portées à sa barre. Mais nous sortons de ce rapide examen dans une bien grande perplexité, due à un enchevêtrement déconcer-

tant de données initiales, de motifs et de solutions très divers, souvent même contradictoires.

Si nous nous tournons vers les principes fondamentaux dont s'inspire la pratique, nous constatons que leur obscurité même est la cause de l'anarchie qui nous surprenait, que les magistrats basent leurs raisonnements sur de prétendus axiomes juridiques qui sont autant de points de départ différents.

Si enfin, dans le but d'éclairer notre religion sur la valeur respective de ces principes, nous feuilletons les auteurs, nous nous apercevons bientôt que toutes les opinions imaginables ont été soutenues et défendues avec la même âpreté, avec le même souci de vérité et de justice.

Ne serait-il pas essentiel cependant qu'un problème d'une telle gravité juridique et sociale reçoive enfin une solution ?

Il a été déjà écrit sur cette matière ; mais il nous a semblé qu'il restait à faire et à dire, ne fût-ce que pour clarifier et coordonner une foule de données éparses, les rattachant peut-être plus directement aux principes qui eux-mêmes demandent à être démêlés.

Profitant de la somme de travail accumulée, des recherches des jurisconsultes, de l'expérience des nations voisines, nous soumettrons donc cette question à un nouvel examen. Peut-être la solution, ferme et équitable est-elle en germe dans nos lois et suffira-t-il d'une saine interprétation pour l'en exprimer ; peut-être sera-t-il utile de faire appel à un texte nouveau ; la suite seule de notre étude nous dictera notre conclusion.

Quoi qu'il en soit, notre analyse, croyons-nous, vient à son heure.

La question que nous soulevons est, en somme, une question de responsabilité. Un accident s'est produit : qui doit répondre de ce fait, en supporter les conséquences ? ou si l'on veut, qui en est responsable ?

Est-ce le voyageur lui-même, l'événement l'a châtié ; est-ce le voiturier, alors apparaît la possibilité d'un recours, partant d'un dédommagement.

On conçoit donc que les solutions d'espèce et même les détails de réglementation du recours dépendent essentiellement du parti que l'on prend sur le fondement de la responsabilité.

Or, à la suite d'une constante évolution qui a pris naissance dans les principes mêmes de la législation romaine, et s'est lentement développée dans les esprits à travers les siècles, les points les mieux établis des théories traditionnelles ont été récemment bouleversés au profit de tendances nouvelles qui semblent devoir englober et modifier tout ce qui touche la responsabilité.

« Autour de l'idée de faute, écrivait M. Labbé en 1886 (1), gravitent

(1) Labbé, Examen doctrinal, *Revue critique*, 1886, p. 433 et s.

un certain nombre de problèmes qui ont fixé l'attention et même passionné les esprits dans ces dernières années. La jurisprudence a eu à se prononcer sur eux. Des auteurs ont révolutionné les doctrines admises. Les académies ont retenti de leurs discussions... »

Ces tendances nouvelles devaient influencer sur le règlement des rapports du voiturier et du voyageur consécutifs à un accident de transport. Et en effet, maintes fois déjà elles ont marqué de leur empreinte plus ou moins profonde les récents arrêts.

Cette actualité seule du problème que nous soulevons, suffirait à justifier notre choix.

Nous en aurons fait ressortir le puissant intérêt juridique quand nous aurons rappelé que « la théorie de la responsabilité est en quelque sorte la pierre de touche d'une bonne législation ».

Nous en avons déjà indiqué en deux mots le cuisant intérêt pratique. On trouverait difficilement question plus passionnante pour le grand public comme pour le jurisconsulte.

Pour mener à bien cette étude, nous pourrions d'emblée, négligeant l'histoire, nous placer bien nettement à notre époque, sans qu'il nous soit nécessaire par un regard jeté en arrière, de rechercher dans les législations antérieures au Code civil l'origine des principes qui nous guideront, la trace des doctrines entre lesquelles nous aurons à nous prononcer.

L'histoire du droit, préface ordinairement si utile, indispensable même à l'exacte compréhension des institutions juridiques modernes, s'occupe fort peu de notre sujet.

En vain a-t-on feuilleté les textes du Droit romain, espérant y trouver une solution au problème qui nous préoccupe : s'ils contiennent quelques fragments (1) sur les naufrages et le sauvetage des passagers, ils sont muets sur les rapports civils du voiturier et du voyageur. Il est certain, d'autre part, qu'on ne connaissait pas à Rome les entreprises de transports de voyageurs. Si néanmoins le contrat de transport y était pratiqué, — ce qui n'est pas prouvé, — on ignore quelle était sa nature : louage de services (*locatio operarum*), ou contrat innommé, et comment étaient sanctionnées les obligations auxquelles il donnait naissance.

A quoi bon remonter même au début du Moyen-Age, où le mauvais état et l'insécurité des routes, le peu de rapidité des moyens de locomotion, le manque d'organisation pratique, et surtout l'état de guerre perpétuel rendaient les voyages quasiment impossibles et, d'ailleurs, peu désirés (2) ?

(1) Loi 1, § 9 et Loi 3, § 8, au Digeste, *De incendio ruina...*

(2) On cite parfois comme grande entreprise de voyages maritimes, à cette époque, l'initiative des Vénitiens qui, au début du xiii^e siècle et moyennant une part

Ils n'étaient encore entrepris, comme dans l'antiquité, que par les personnages chargés de missions politiques ou militaires, les commerçants poussés par l'appât du gain, ou quelques esprits aventureux entraînés, par la curiosité ou l'amour des sciences, à étudier les mœurs et les connaissances des peuples éloignés.

Peu à peu cependant, des relations s'établirent de province à province et, à mesure que cessaient les luttes fratricides, que l'esprit particulariste de chaque contrée s'émoussait, que se poursuivait l'unité nationale, ces relations se multiplièrent et se firent plus suivies.

On vit naître et prospérer alors l'industrie des Messagers ou Maîtres de coche, voituriers privilégiés (1), qui faisaient profession de transporter les voyageurs et leurs bagages. Parfois ils se chargeaient aussi de quelques ballots dont le transport exigeait célérité, mais d'une façon générale, le trafic des marchandises était réservé à des voituriers libres portant nom : rouliers.

Cette distinction, et quelques renseignements sur l'origine des messageries pour le transport des étudiants de l'Université de Paris sont les seuls documents que nous livrent les auteurs d'avant la Révolution. Les ouvrages modernes d'histoire du droit (2) sont aussi laconiques que leurs devanciers.

Une telle pénurie s'explique par ce fait qu'il y a un peu plus d'un siècle, les voyages étaient encore chose rare : la lenteur des déplacements et le peu de confort des véhicules en enlevaient tout le charme ; la cherté des prix de transport ne les rendait accessibles qu'aux bourses bien garnies.

Sous Louis XVI, le carrosse de Paris à Strasbourg partait une fois par semaine et mettait dix jours à faire le trajet. Il fallait neuf jours pour aller de Paris à Liège. Le coche mettait sept jours de Paris à Dijon.

De Paris à Bordeaux, on payait cent-dix francs dans le coupé et soixante francs dans la rotonde. Il y avait un départ quotidien dans la belle saison, trois départs par semaine pendant l'hiver.

Pour se rendre de Paris à Abbeville, il fallait un jour et demi et on payait trente-deux livres ; la diligence conduisait de Paris à Blois, en deux jours et on payait trente-quatre livres.

des conquêtes escomptées en Extrême-Orient, s'étaient engagés à transporter les Croisés en Terre-Sainte. Mais ce n'est là qu'une entreprise isolée et de nature très particulière.

(1) Les concurrents s'exposaient à une amende de 500 livres et à la vente de leurs chevaux et voitures, Henri Beaune, *Droit coutumier français, Les contrats*, p. 312.

(2) Le *Répertoire*, de Favard de Langlade, publié au début du XIX^e siècle, ne fait pas mention du transport des voyageurs. — Sur cette lacune, voir : H. Beaune, *op. cit.* ; Eug. Cauchy, *Le Droit Maritime international*, t. I, p. 148-152, et *passim*.

L'industrie des transports, languissante depuis des siècles, ne s'est vraiment développée que de nos jours. Et l'essor considérable qu'elle a pris a la même origine que la révolution économique et industrielle qui a marqué le milieu du XIX^e siècle : la découverte de la vapeur utilisée comme force motrice. C'est son application aux véhicules de toute nature qui a donné au contrat de transport des voyageurs son aspect nouveau, l'a popularisé et a marqué l'origine de la discussion juridique que nous abordons.

Le rail, en bois d'abord, puis en fer laminé, avait facilité la traction animale, mais ne servait qu'au mouvement local des marchandises. Il fallait la locomotive à vapeur pour l'effleurer de ses lourds convois et couvrir en 2 h. 45 les 247 kilomètres qui séparent Lille de Paris, alors qu'à la veille même de l'ouverture des chemins de fer (1), « on considérait comme le dernier mot du progrès la marche des malles-poste qui, suivant les routes, parcouraient en une heure 12 à 16 kilomètres ».

Les voiliers avaient déjà marqué un sérieux progrès sur les bateaux à rames, mais il fallait la vapeur pour mouvoir rapidement et en dépit des vents et des éléments ces villes flottantes que sont nos grands paquebots, il fallait les multiples applications de la vapeur pour augmenter la sécurité, rendre la navigation moins hasardeuse, les sinistres de plus en plus rares et moins redoutables.

Et voilà déjà que partout l'électricité tend à remplacer la vapeur, et qu'on demande au fluide inexploité toujours plus de vitesse : c'est le Métropolitain, ce sont les tramways qui sillonnent les rues de nos villes, ce sont les fiacres automobiles, ce sont même les trains électriques dont l'Amérique nous donna l'exemple et qu'expérimentèrent à grand bruit les lignes stratégiques allemandes.

En même temps que plus rapides, les transports devenaient moins coûteux, les véhicules plus confortables. Des services réguliers furent multipliés et ce n'est pas un minime avantage que d'avoir la certitude, en se rendant à tel endroit, à n'importe quel jour, de pouvoir profiter d'un convoi en partance.

Il n'y a pas, jusqu'à la sécurité qui, à la suite de nombreuses découvertes et d'innombrables précautions, ne soit augmentée dans de notables proportions (2), malgré l'encombrement des voies de circulation de

(1) En France, le premier transport des personnes par voies ferrées date du mois de juillet 1833, où un service régulier de voyageurs fut institué sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon.

(2) De nombreuses statistiques ont été publiées, d'où il résulte à l'évidence que la sécurité sur les chemins de fer est incomparablement plus grande que celle dont jouissaient les voyageurs du service de Messageries générales et nationales. On y avait compté, de 1846 à 1855 un voyageur tué sur 355.000 et un blessé sur 30.000, alors que la statistique des chemins de fer donne vers la même époque, de 1835 à 1875, un voyageur tué sur 5.188.490 et un blessé sur 580.500.

Sur les chemins de fer, la comparaison des diverses périodes d'exploitation éta-

toute nature et le danger que donnent au moindre choc des vitesses fantastiques.

Les voyageurs devaient naturellement hésiter moins à se confier au voiturier d'aujourd'hui et se déplacer plus volontiers. Mais ce serait bien peu connaître l'heureuse insouciance de notre nature que de rechercher dans la diminution du nombre des victimes une cause de l'augmentation du nombre des voyageurs et de croire qu'une considération de cette nature ait pu influencer sensiblement sur ce besoin du déplacement qui, à tous les degrés de l'échelle sociale, se fait de plus en plus impérieux.

La cause même qui permit le développement considérable de l'industrie des transports révolutionna de même façon toutes les industries, et fut l'origine d'un mouvement économique sans précédent. La situation sociale elle-même s'en modifia, et finalement le mouvement industriel et le mouvement commercial, l'un aidant l'autre et appuyant sur les progrès de l'autre son développement propre, occasionnèrent de profondes modifications dans les mœurs contemporaines.

On vit dans un état d'activité fiévreuse et d'énervement sans précédent, car la lutte pour l'existence ne fut jamais si âpre qu'à notre époque, et le succès est souvent le prix de la course. « Depuis quelques années, disait à la Chambre des députés, M. Pourquery de Boissier (1), le 12 novembre 1901, l'activité humaine s'est changée en fièvre ardente. Il semble que l'homme toujours à la veille du terme de

blit sans conteste que le chiffre proportionnel des accidents est en décroissance. — Voir Cauwès, *Cours d'Economie politique*, 3^e édit., t. I, n° 387 et note 2. « Les chances de mort pour les voyageurs, conclut-il, sont donc aujourd'hui par chemins de fer 18 fois moindres et les chances de blessures 58 fois moindres que sur les anciennes diligences. » — Voir encore : Guillaumot, *Organisation des chemins de fer en France*. « Pour l'année 1896, le nombre des victimes s'est élevé en France à 1.257 tués et blessés indistinctement. Ce chiffre, pour une longueur exploitée de 36.472 Kilomètres, correspond à une victime par 29 kil. 01 de voie ferrée. Là-dessus, les voyageurs ne représentent que 27 0/0 du chiffre total », p. 249 ; — Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 526.

L'*Economiste Français* publie périodiquement des statistiques d'accidents de chemins de fer. Il en résulte qu'actuellement, la proportion des tués n'est plus que de un voyageur sur 27.720.000, celle des blessés, de 1 sur 1.060.000, proportion sensiblement plus faible qu'en Angleterre, aux Etats-Unis, et même en Allemagne, où cependant la rapidité des trains est notablement inférieure à la nôtre.

Remarquons toutefois que si, presque partout, comme en France, le nombre des accidents diminue, il n'en est pas de même en Prusse. Nous lisons, en effet, au Rapport sur l'exploitation des chemins de fer pendant l'année 1899 (1^{er} avril 1899-1900) : « Il y a eu pendant l'année, 270 déraillements, 200 collisions, et 1.481 accidents divers, au total 1.951. Le nombre en augmente chaque année. Le nombre des victimes s'est élevé à 1.756 (578 morts, 1.178 blessés), dont 249 voyageurs, 1.136 employés des chemins de fer et 371 personnes diverses, soit 89 de plus qu'en 1898. » *Annuaire de législation étrangère*, 1902, p. 194.

(1) *Journal officiel*, Doc. parl., Chambre 1901, annexe n° 2739, p. 71.

son existence, a peur de n'avoir le temps de rien achever de ce qu'il entreprend. La transformation de la vie économique par les découvertes scientifiques, leurs applications multiples chaque jour aussi nouvelles que surprenantes n'a rien de comparable dans le passé. Il faut concevoir vite, appliquer vite, marcher vite. Jamais la formule « time is money » n'a été plus vraie. »

Et tout fait prévoir que les moyens de transport ne feront qu'augmenter en nombre et en vitesse, sous la poussée des exigences de cette vie intensive qui dès l'âge tendre jusqu'à la mort met l'homme aux prises avec les cruelles difficultés de la vie. « Aujourd'hui, dit M. Emion (1), la rapidité des transports semble exercer déjà son influence sur toutes nos actions, nous vivons comme nous voyageons, à la va-peur ; nous dévorons notre existence ; toujours pressés, toujours occupés, toujours impatients d'arriver en toutes choses à notre but, nous usons notre intelligence plus promptement que ne le faisaient nos pères, habitués, eux aussi, à vivre comme ils voyageaient, à la vitesse du coche ».

Le commerçant, l'industriel voyagent par besoin, parcourent le monde ou le font parcourir pour y découvrir des centres d'approvisionnement et surtout des débouchés ; et quand ils se ménagent quelques loisirs, par mode ou par habitude, ils voyagent encore, et s'en vont oublier leurs soucis, loin du milieu qui les leur rappellerait, à la mer, aux eaux, à la campagne.

L'ouvrier, le modeste employé, après s'être laissé attirer par je ne sais quelle magie dans la grande ville où il étouffe, essaie de pallier les inconvénients d'une bévue qu'il ne reconnaît pas volontiers, et voyage chaque jour ou chaque semaine pour trouver à la campagne une installation plus économique et surtout plus vaste, plus saine, plus hygiénique, que trop de villes n'offrent plus.

Sans parler des déplacements occasionnés par l'expansion coloniale, constatons encore combien on voyage par curiosité, et combien, dans toutes les classes de la société, le tourisme est goûté, l'excursion lointaine a de partisans.

Chacun rêve de vacances ou de congés pendant lesquels il pourra satisfaire à loisir l'insatiable désir d'un esprit qui, en dehors même de toute préoccupation littéraire ou scientifique, veut tout connaître et tout voir.

Et bien rares sont ceux qui, à notre époque, meurent à l'ombre de leur clocher natal, sans avoir plus ou moins parcouru d'espace, eu recours aux entrepreneurs de transports, ne fût-ce que pour se rendre à la ville voisine.

Il y a un siècle, on ne voyageait presque pas ; il y a un demi-siècle, on voyageait peu et « les voitures mises alors à la disposition du public,

(1) Emion, *Exploitation des chemins de fer*, t. I, p. 8.

dit encore M. Pourquery de Boisserin, paraîtraient à nos enfants des souvenirs mérovingiens, si les grands-pères n'étaient pas là pour affirmer qu'elles remontent à la Restauration » ; aujourd'hui tout le monde voyage.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que toutes les contrées soient sillonnées par un nombre de voyageurs de plus en plus considérable, ainsi qu'en témoignent les statistiques. Cette facilité des transports a eu des conséquences sociales dont il faudra peut-être tenir compte dans le règlement de l'indemnité à laquelle peut avoir droit le voyageur. « Les chemins de fer, notamment, dit à ce propos M. Cavaré (1), répondent aux tendances égalitaires de notre époque. Les déplacements, qui étaient un des privilèges de la richesse, ont été mis à la portée de tout le monde. Le financier qui voyageait en chaise de poste, et l'ouvrier qui faisait son tour de France à pied se servent aujourd'hui du même mode de locomotion et sont souvent emportés par le même train, à la même vitesse ; ils sont soumis aux mêmes règlements. »

Une telle révolution scientifique, économique et sociale devait avoir sa répercussion dans le domaine du droit.

On a vu éclore sur les rapports du voiturier et du voyageur au cas d'accident une abondante littérature juridique ; des opinions très diverses ont été soutenues ; pour les uns les textes de 1804 suffisent encore à régler une situation qu'ils n'avaient prévue dans aucune de ses manifestations ; pour d'autres, à des besoins nouveaux, il faut une législation nouvelle ; pour d'autres enfin, l'anarchie des éléments de solution d'une question aussi importante, les obscurités doctrinales, les hésitations et les contradictions de la jurisprudence, commandent de rendre plus explicites des dispositions législatives dont la portée est méconnue.

Nous nous proposons de consacrer ce travail à l'étude de cette répercussion juridique et, marquant les courants d'opinion auxquels elle a donné lieu, de fouiller méthodiquement le problème de la responsabilité du voiturier au cas d'accidents de voyageurs.

Un contrat de transport se forme entre un voiturier et un voyageur. Pendant l'exécution de ce contrat, un accident survient, qui porte préjudice au voyageur. Sur qui retomberont les conséquences de cet accident ? La victime devra-t-elle les supporter, ou au contraire aura-t-elle un recours en indemnité contre le voiturier ?

C'est toute la question.

Notre Première Partie entière sera consacrée à la bien délimiter, à préciser rigoureusement ce qu'à notre sens il faut entendre

(1) Jean Cavaré, *Du transport des personnes par chemins de fer*, p. 3.

par « accident de voyageurs », et à poser avec ampleur le problème juridique qui résulte de cet accident.

La solution des multiples questions que par là même nous aurons soulevées dépend intimement du fondement que l'on reconnaît à la responsabilité du voiturier. Nous sommes ainsi amené à rechercher dans une Deuxième Partie les diverses bases sur lesquelles on a tour à tour appuyé cette responsabilité. Ce qui nécessite l'examen préalable des notions fondamentales du droit civil et du droit commercial sur la faute. Nous serons donc entraîné dans le dédale des discussions sur la responsabilité en général, qui, depuis une vingtaine d'années surtout, ont progressivement embrouillé, par une multitude d'opinions individuelles, une question spéciale fort peu nette et fort peu tranchée par elle-même. Puis, leur répercussion sur notre matière sera longuement envisagée. De cette étude quelque peu aride, nous serons bien dédommagé quand nous verrons découler naturellement et comme autant de corollaires les réponses aux mille questions pratiques qu'il nous sera donné de soulever.

« Chaque fois, dit M. Thaller (1), que l'on remonte aux principes dominants des obligations, on éprouve la sensation que donne l'ascension : les détails se perdent et la vue doit embrasser un tout dans lequel les éléments particuliers sont absorbés. On a la ressource de redescendre ensuite avec plus de possession de soi-même pour juger de chaque partie du tableau. »

Nous n'aurons garde de l'oublier et ce sera notre Troisième Partie. Nous y chercherons à nous rendre compte le plus exactement possible de la situation que fait aux victimes la jurisprudence française, en disséquant la mise en œuvre du recours, en examinant tour à tour l'exercice et la réglementation de l'action en indemnité.

Qui pourra se prétendre victime, et à ce titre intenter l'action ? Contre qui la diriger ? Devant quel tribunal la porter ? Dans quels délais ? Quelles preuves seront à fournir pour triompher ? Quelle pourra être l'importance de la réparation ? La libre volonté des parties a-t-elle pu par avance modifier cette situation légale ?

Autant de questions de pratique journalière, qu'une victime devrait pouvoir résoudre par approximation, et dont la solution dépend d'un point fondamental discuté.

Quand nous aurons ainsi réuni tous les éléments d'une saine appréciation, quand nous connaîtrons dans ses détails le sort fait aux victimes d'accidents de voyageurs et les principes qui les protègent, il nous sera facile — et ceci fera naturellement l'objet de notre Conclusion — de nous demander s'il est désirable que les choses en restent

(1) Thaller, « Préface » d'un ouvrage de M. Elie Boudaud : *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, Paris, 1896, p. ii.

là. Si, au contraire, nous croyons une modification nécessaire, ou même simplement utile et équitable, soit en faveur du voiturier, soit en faveur de la victime, nous dirons si nous pouvons l'espérer d'un mouvement doctrinal ou jurisprudentiel, ou s'il ne faut l'attendre que d'une intervention législative dont nous marquerons l'orientation.

PREMIÈRE PARTIE

L'ACCIDENT DE VOYAGEURS ET SES CONSÉQUENCES JURIDIQUES

Avant d'aborder le cœur même du sujet, il importe au premier chef de préciser très exactement son étendue et ses limites. Le but de cette première partie sera donc de mettre en pleine lumière les données du problème que nous nous posons.

Or, recherchant les droits du voyageur victime d'accident, nous aurons à nous demander à chaque pas de notre étude si l'existence du contrat de transport a une influence quelconque, de droit ou de fait, sur la responsabilité du voiturier. En sorte que les incertitudes qui règnent sur l'application de la responsabilité de droit commun se doublent ici d'une difficulté nouvelle, un grand nombre d'auteurs soutenant qu'il y a lieu d'appliquer à notre cas une responsabilité spéciale, découlant des principes qui régissent les contrats.

C'est donc la situation faite au voyageur lié à un voiturier par un contrat de transport et victime d'un accident survenu pendant la période d'exécution de ce contrat, que nous envisageons ; toute victime qui ne remplirait pas ces conditions resterait en dehors de notre étude.

Notre chapitre premier déterminera par le détail le sens spécial et un peu technique que nous donnons ainsi au mot « Voyageur ».

Un chapitre deuxième dira ceux qui, parmi les malheurs qui peuvent frapper ce voyageur sont, à proprement parler, « Accidents » de transport, et à ce titre méritent de retenir notre attention.

Quand nous aurons ainsi isolé notre voyageur, et quand nous aurons examiné la situation particulière dans laquelle nous le supposons, nous consacrerons un troisième chapitre à l'étude des conditions essentielles exigées pour qu'un recours lui soit ouvert.

Nous connaissons alors tous les éléments du problème et nous pourrions, sans craindre de nous égarer, entrer dans le vif de la discussion, rechercher le sort que réservent aux légitimes récriminations de notre victime la loi et le juge, soit qu'ils l'assimilent à quiconque agit en responsabilité, soit qu'en raison de l'existence du contrat, ils subordonnent son recours à des principes différents.

CHAPITRE PREMIER

LE VOYAGEUR.

Dans le langage courant, c'est l'idée d'éloignement qui semble caractériser le voyage : est voyageur tout homme qui se déplace pour se rendre en un lieu relativement éloigné. Tout ce qui dépasse la course ou la promenade est un voyage, quels que soient le mode de locomotion et l'agent du transport.

Le sens que nous donnons ici au mot « voyageur » est infiniment plus précis et plus étroit ; il n'a d'ailleurs rien d'arbitraire, et n'est autre que celui qu'on lui donne communément dans le langage courant chaque fois qu'on parle d'accident de voyageurs.

Est « voyageur » au sens restreint du mot, toute personne liée à un voiturier par un rapport juridique que l'on nomme contrat de transport ; encore cette personne n'est-elle voyageur que pendant la période d'exécution de ce contrat de transport.

Nous étudierons en deux sections différentes la portée de cette double limitation.

Une troisième section sera consacrée à la situation des personnes qui, n'ayant pas traité avec le voiturier, profitent sans droit de son industrie.

SECTION I. — Les voyageurs liés à un voiturier par un contrat de transport.

§ 1. — Le voiturier.

La dénomination archaïque de « voiturier » englobe (1) tous ceux qui moyennant une rémunération, promettent de faire parcourir à une personne ou à une chose un certain itinéraire, d'après un système de traction déterminé.

Le voiturier peut être un simple particulier, qui se charge acciden-

(1) Pareille généralisation est conforme au sens étymologique, voiture venant de *vectura*, qui désignait tout ce qui sert au transport des personnes ou des choses. Le Code civil d'ailleurs, dans son article 1782, donne au mot voiturier cette même signification générique.

tellement et à titre tout à fait exceptionnel, d'un transport rétribué (1).

Le voiturier est souvent un entrepreneur de transports, qui fait du transport effectué par lui-même ou pratiqué pour son compte par un personnel à ses gages, sa profession habituelle (2).

Le voiturier peut être enfin un commissionnaire de transports, se chargeant de conclure pour le compte des voyageurs, avec un ou plusieurs entrepreneurs, des marchés de transport en exécution desquels ces voyageurs seront ensuite voiturés.

En fait, les commissionnaires de transports, simples intermédiaires qui se bornent à procurer un voiturier au voyageur sans se charger eux-mêmes d'exécuter une partie du transport, ont à peu près disparu (3). On ne les rencontre plus guère qu'avec le double rôle d'entrepreneurs de transports pour une partie du trajet et de commissionnaires pour le surplus. « Souvent, dit M. Thaller (4), le commissionnaire exécutera le commencement du parcours sans être en mesure d'atteindre le point de destination. Il se substituera pour la continuation du transport un ou plusieurs voituriers subséquents, et c'est alors au titre de commissionnaire qu'il agira. »

C'est ce qui a lieu chaque fois qu'une Compagnie de chemins de fer (5) délivre un billet pour une station sise sur un autre réseau. Soit

(1) Théophile Huc, *Commentaire théorique et pratique du Code civil* (Paris, 1898-1903) : t. X, n° 400 ; Guillouard, *Traité du contrat de louage*, 3^e éd., Paris, 1891, t. II, n° 737.

(2) Devraient encore être considérés comme entrepreneurs de transports, croyons-nous, ceux qui font profession de promettre des transports, traitant ensuite à leurs risques et périls avec des voituriers, à des prix qui, dans certains cas, pourraient dépasser la somme perçue par eux-mêmes sur de fausses prévisions. Et nous verrions ainsi engagée en cas d'accident survenu en cours de route, la responsabilité civile des Agences de Voyages, qui prennent de nos jours un si rapide développement. Cette situation aurait pour les voyageurs de multiples avantages, non seulement à cause de l'insolvabilité possible du voiturier, mais surtout parce que la procédure pourrait toujours se poursuivre en France, au siège social de l'Agence, même pour des accidents survenus à l'étranger.

A notre connaissance, la question ne s'est pas encore posée en pratique et aucun auteur ne l'a étudiée.

(3) Ils n'ont jamais eu pour le transport des voyageurs la même utilité que pour le transport des marchandises ; ce qui rend ici leur intermédiaire commode, c'est la connaissance approfondie qu'ils ont des divers modes de transport, de leur célérité et de leurs avantages respectifs ; ce qui le rend avantageux, c'est la possibilité qu'ils ont de faire le groupage des petits colis.

(4) E. Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, 2^e éd., Paris, 1900, n° 1221.

(5) En principe, un voiturier peut refuser de remplir le rôle de commissionnaire de transports, et de se charger de faire accomplir à des voyageurs un trajet dépassant les limites de son propre parcours en s'adressant à d'autres voituriers : Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, t. III, n° 772. — Toutefois en France, les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'accepter les voyageurs pour une

un voyage sur chemins de fer de Lille à Marseille, par Châlons-sur-Marne, s'effectuant sur les lignes du Nord jusqu'à Laon, sur celles de l'Est jusqu'à Dijon, sur celles de Paris-Lyon-Méditerranée au delà de Dijon. Si l'on stipule le transport sur tous ces tronçons par un contrat unique, conclu à Lille et constaté par un billet direct, la Compagnie du Nord, premier voiturier opérant par ses propres moyens le transport initial, avec mission de prendre soin du transport total, est simple voiturier pour tout le trajet effectué sur son réseau, mais devient à Laon pour tout le parcours qu'il n'effectue pas lui-même, commissionnaire négociant avec les autres Compagnies et, assurant ainsi la libre circulation sur les réseaux subséquents. Dès que le voyageur arrive dans son exploitation, la Compagnie de l'Est devient, en même temps que second voiturier, commissionnaire substitué pour tout le transport postérieur au sien, puisqu'elle s'engage à le faire continuer jusqu'au lieu d'arrivée, situé hors de son entreprise. Seule la Compagnie d'arrivée, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, étant dernier voiturier, joue exclusivement le rôle d'entrepreneur de transports.

La situation est la même lorsqu'il s'agit de transports internationaux, et quand bien même l'un des voituriers serait une Compagnie de navigation maritime.

On a voulu voir dans l'armateur un commissionnaire de transport, qui confierait l'exécution de son contrat au capitaine, considéré comme voiturier. Nous croyons, avec M. Boutaud (1), que c'est méconnaître la nature des rapports qui unissent le capitaine à l'armateur et qui ne sont autres que des liens de préposant à préposé.

Parmi tous ces voituriers indistinctement, il en est qui sont entrepreneurs publics : ils effectuent les transports périodiquement à jours et heures fixes, moyennant des prix et à des conditions déterminés à l'avance après intervention de l'autorité publique ; tels les chemins de fer, les tramways, les voitures de correspondance, les services de navigation... Il en est qui sont entrepreneurs particuliers : ils n'ont pas de service régulier, mais se chargent librement des transports à n'importe quel moment, à des prix débattus et sans l'intervention d'aucun

localité située sur un réseau autre que le leur propre, à la condition qu'il n'y ait aucune solution de continuité entre les deux réseaux : Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 452, 673 et 946. — *Contrà* : Sarrut, *Du transport par chemins de fer*, n° 377. En fait, elles en délivrent même pour des réseaux qui n'ont avec le leur aucun point de contact. — Elles ne sont jamais tenues de faire arriver des personnes à destination d'un lieu non desservi par le chemin de fer : Bédarride, *Transports par chemins de fer*, I, n° 337.

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 63-64. — Il s'appuie sur ce que l'article 216 du Code de commerce rend très généralement l'armateur civilement responsable des faits du capitaine, c'est-à-dire des fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions, en dehors même de l'exécution du contrat de transport.

acte ni contrôle législatif ou administratif ; ces voituriers libres opèrent le plus souvent par traction animale, et dans un périmètre plus ou moins étendu autour des centres de population.

De par leur situation même, les voituriers qui se sont chargés d'un service public sont soumis à certaines obligations particulières, mais nous n'avons pas à nous en inquiéter, leur responsabilité à raison des accidents de personnes dont ils peuvent être cause restant soumise aux règles ordinaires du droit privé.

Les voituriers peuvent être indifféremment de simples personnes physiques ou des personnes morales : Compagnies de chemins de fer, de navigation, du Métropolitain, des Omnibus... Cette circonstance particulière n'influe en rien sur leur responsabilité, et il faut appliquer à ces collectivités, à ces Compagnies, les textes qui régissent tout autre transporteur (1).

Pratiquement, d'ailleurs, la différence est bien souvent nulle, le voiturier conduisant rarement en personne son véhicule, et se faisant représenter par un préposé qui, aux yeux du voyageur, ne diffère en rien du préposé d'une Compagnie.

Il importe peu que cette personne morale soit l'Etat. Nul n'ignore l'existence et le fonctionnement du réseau des chemins de fer de l'Etat (2).

Or, la législation a une tendance très marquée à assimiler entièrement, au point de vue de ses rapports juridiques avec les particuliers, l'administration des chemins de fer de l'Etat à une société privée (3). Certain ministre des travaux publics employait dans une circulaire l'expression caractéristique de « Compagnie du réseau d'Etat » ; le cahier des charges-type (4) la régit au même titre que nos six grandes Compagnies ; la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, après avoir rappelé les règles directrices de la responsabilité civile des Compagnies, dispose dans son article 22 : « L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte » ; la volonté du législateur d'assimiler le réseau « Etat » quant aux faits d'exploitation aux Compagnies ne peut plus être mise en doute depuis que l'article 9 de la loi de finances du 22 décembre 1898 a formellement déclaré que « les chemins de fer exploités par l'Etat sont soumis en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les chemins de fer concédés ».

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial* (2^e éd.), t. III, nos 553 et 722, et t. V, n° 88.

(2) Il comprend les lignes Paris-Bordeaux (empruntant jusqu'à Chartres la voie du réseau Ouest), Nantes-Bordeaux et des lignes transversales.

(3) Voir Thaller, *op. cit.*, n° 83 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du contrat de louage* (2^e édit., 1900), t. II, n° 2446.

(4) Annexé à la loi du 4 déc. 1875, accordant la concession de la ligne d'Alais au Rhône.

Il est enfin des voituriers par terre et des voituriers par eau, ceux-ci pratiquant : soit la navigation intérieure, soit la navigation maritime. Les premiers opèrent sur fleuves, canaux et rivières, étangs non salés communiquant ou non avec la mer : ce sont les entrepreneurs de battellerie, les patrons de bateaux, les maîtres de barque, les passeurs de rivière. Les autres opèrent sur mer : ce sont la plupart du temps de grandes Compagnies armant des paquebots luxueux et rapides ; pour les petites traversées, des navires spécialement aménagés pour le transport des marchandises sont autorisés à prendre accessoirement à bord quelques voyageurs ; il existe enfin des entreprises de promenades en mer et d'excursions dans le voisinage des côtes.

La navigation intérieure est sans contredit régie par les mêmes principes que le transport terrestre. L'assimilation, faite au titre même d'une section du Code de commerce (1) : « Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau » est affirmée plus nettement encore à la section qui s'occupe « du voiturier » où nous lisons, sous l'article 107 : « Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques. » Le législateur, ayant ainsi assimilé les maîtres de bateaux aux voituriers par terre, il n'est pas possible de leur appliquer des règles différentes (2).

Quant à la navigation maritime, le livre II du Code de commerce lui est exclusivement consacré (3), et il marque des différences profondes entre les principes qui régissent les transports terrestres et fluviaux d'une part, et ceux qui s'appliquent aux transports maritimes d'autre part.

Ainsi, pour ne relever que celles qui nous intéressent spécialement, il permet par son article 216 à tout propriétaire de navire de mer de s'affranchir de la responsabilité civile des faits du capitaine ou des gens de l'équipage, en faisant abandon du navire et du fret ; par son article 433, il met à la disposition des armateurs une fin de non-recevoir

(1) Code de commerce, liv. VI, sect. III.

(2) En ce sens, que le transport par terre et le transport par eau ne diffèrent pas au point de vue de leurs effets : Thaller, *op. cit.*, n° 958 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 553 b et la note ; Rapport de M. le conseiller Marignan, sous Cass., 27 janvier 1896, D. 96.1.182.

(3) « Dans le langage du commerce, les expressions « entreprises de transports par terre et par eau » ne s'appliquent pas aux transports maritimes ; c'est ainsi, notamment, que les articles de ce Code qui, au livre I^{er}, sont inscrits dans la section III du titre VI, sous la rubrique « des commissionnaires pour les transports par terre ou par eau », ne concernent que les transports terrestres et fluviaux ; le livre II est spécialement consacré au commerce maritime » : Cass. civ., 2 février 1903, D. 1903.1.180. Ce n'est là d'ailleurs que le dernier écho d'une jurisprudence constante : V. Cass. civ., 25 mai 1891, D. 92.1.300 et les renvois.

très avantageuse à l'action en responsabilité exercée par un passager ; enfin il reconnaît pleine validité ou au moins permet à la jurisprudence de faire produire plein effet aux clauses de non-responsabilité des fautes du capitaine ou des gens de l'équipage.

Il est de principe que les règles tracées par le livre II du Code de commerce et les lois complémentaires qui s'y rattachent sont spéciales aux bateaux de mer ; la jurisprudence a maintes fois affirmé qu'elles sont inapplicables aux transports effectués sur les fleuves, rivières et canaux de l'intérieur (1).

Ceux-ci restent donc soumis aux textes du Code civil et aux usages du commerce, aux règles édictées pour le transport par terre, au droit commun des transports. Le propriétaire d'un bâtiment de navigation fluviale, responsable aux termes de l'article 1384-3^o du Code civil, des délits et des quasi-délits de ses subordonnés et préposés, se trouve, de par l'article 2092 du même Code engagé par leurs faits sur tous ses biens, sans aucune restriction possible et sans pouvoir profiter de la faculté d'abandon ; — la prescription annale de l'article 433 lui est refusée ; — la clause de non-responsabilité des fautes du capitaine ou des gens de l'équipage, qu'il imposerait à ses passagers, aurait une valeur très problématique et serait très contestée, nous aurons occasion de le redire.

Ces différences, qui séparent le transport maritime d'une part, des transports intérieurs, par la voie fluviale ou par la voie terrestre d'autre part, donnent un puissant intérêt à la recherche du critérium qui doit faire reconnaître, parmi les transports par eau, ce qui est navigation maritime et ce qui est navigation intérieure. Ce critérium n'est indiqué nulle part dans nos lois, et l'accord n'est pas fait sur sa détermination. On conçoit que l'on puisse s'attacher, pour distinguer le bâtiment de mer du bâtiment de rivière, soit à la nature du bâtiment, soit aux eaux qu'il parcourt.

Le tribunal de commerce de Rouen, par un jugement en date du 17 mai 1897 (2), s'est rangé à la première opinion : estimant que le contrat de transport ne se caractérise pas par les lieux parcourus, mais seulement par les moyens employés pour l'effectuer, il a refusé de considérer comme navigation maritime un transport qui avait eu lieu dans la Seine maritime, mais avait été opéré par un chaland ne pouvant pas à ses yeux constituer un bâtiment de mer.

On s'accorde généralement à reconnaître que ce qu'on doit considérer pour connaître le caractère d'un bâtiment, ce n'est ni son genre de construction, ni son tonnage, ni son outillage, ni ses qualités nau-

(1) Cass., 19 mars 1894, D. 94.1.441 ; Amiens, 17 décembre 1898, D. 1900.2.176 ; Cass. req., 27 janvier 1896, S. 1900.1.139 ; 4 janvier 1898, *Revue internationale du droit maritime*, 1897-1898, p. 614 ; 28 février 1900, D. 1900.1.286, S. 1900.1.209.

(2) *Revue internationale du droit maritime*, 1897-1898, p. 53.

tiques, ni la destination que lui prévoyait à l'origine son propriétaire, ni l'affectation du constructeur, mais que c'est précisément la nature de la navigation à laquelle il se livre, son affectation actuelle.

Navigue-t-il à la mer ? Il est bâtiment de mer et comme tel soumis aux règles spéciales et exceptionnelles qui distinguent des transports maritimes. Circule-t-il sur les voies navigables intérieures, telles que les fleuves, les rivières, les canaux, les lacs ? Il est bâtiment de rivière et sa navigation sera régie par les règles édictées pour les transports terrestres (1).

Quand un navire fait à la fois ces deux navigations, il faut rechercher celle à laquelle il se livre le plus fréquemment (2). « Selon nous, dit M. Lyon-Caen (3), il faut prendre en considération les lieux parcourus, en faisant abstraction des moyens employés pour effectuer le transport, peu importe qu'accidentellement le transport reçoive son exécution à l'aide d'un bâtiment ne réunissant pas les caractères propres du bâtiment de mer. » Ceci est tellement vrai que, comme le constatent MM. Lyon-Caen et Renault (4), « un bâtiment de mer peut devenir bâtiment de l'intérieur, ou un bâtiment de l'intérieur devenir bâtiment de mer, quand la navigation à laquelle il est consacré subit un changement. Cette transformation entraîne l'application au bâtiment dont il s'agit, de lois autres que celles qui le régissaient précédemment » (5).

Resterait à déterminer à quoi l'on doit s'attacher pour décider si l'on se trouve en présence d'un transport en rivière ou d'un voyage en mer. Certes, il est bien des cas où il ne saurait y avoir d'hésitation possible sur la nature de la navigation qu'effectue le navire au moment de l'accident. Il n'en va pas toujours de même et la difficulté peut se présenter par exemple lorsqu'il se trouve à l'embouchure d'un fleuve : où commencent les eaux maritimes ? où finissent les eaux intérieures ?

(1) En ce sens : Cass., 22 juillet 1896, D. 96.1.560 ; Cass. req., 4 janvier 1898, D. 98.1.169 ; Montpellier, 12 février 1891, D. 93.2.94.

(2) Ainsi il va de soi qu'il faut faire entrer dans la classe des bâtiments de mer, non seulement les bâtiments exclusivement employés à la mer, mais encore ceux qui, en quittant un port situé sur un cours d'eau à l'intérieur du littoral, descendent un fleuve, une rivière ou un canal pour gagner la mer, ou qui, après avoir parcouru la mer, s'engagent dans un fleuve, une rivière ou un canal pour remonter jusqu'à un port intérieur.

(3) Lyon-Caen, « Examen doctrinal », *Revue critique*, 1898, p. 477. — Voir aussi : Cresp et Laurin, *Droit maritime*, t. I, p. 48, note 6 ; de Valroger, *Droit maritime*, t. I, n° 9 ; Boistel, *Droit commercial*, n° 1116 ; Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. I, n° 35 ; Dufour, *Droit maritime*, t. I, n° 56.

(4) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 90 bis.

(5) Voir encore, à propos des difficultés de fait qui se sont élevées sur le point de savoir si un bâtiment est ou non un bâtiment de mer : Trib. com. St-Nazaire, 22 mars 1889, *Rev. intern. dr. marit.*, 1889-1890, p. 55 ; Rennes, 9 juin 1890, *ibid.*, 1891-1892, p. 14 ; Cour de l'île de la Réunion, 9 mai 1893, *ibid.*, 1893-1894, p. 500.

Parfois, le législateur a pris soin de fixer la limite entre la mer et le fleuve (1) ; tout transport en aval de cette ligne constitue alors une opération de commerce maritime, quand bien même les deux ports entre lesquels se fait le service des voyageurs seraient tous deux situés sur la portion maritime du fleuve (2).

En cas d'absence de toute autre indication, on devra s'attacher à la limite de fait de la navigation maritime, que déterminent les premiers ponts fixes établis sur les cours d'eau (3).

Les fleuves et rivières des colonies doivent, à notre point de vue, être assimilés à ceux de la Métropole (4).

Remarquons toutefois que le contrat de transport des passagers par mer n'est pas régi en son entier par le livre II du Code de commerce. Longtemps, on avait discuté le point de savoir si le contrat de passage était une variété de l'affrètement, et comme tel, soumis à toutes les règles particulières et rigoureuses qui régissent ce contrat. Il est aujourd'hui presque unanimement admis (5) que l'affrètement concerne

(1) « Les limites entre la mer et la Seine, à l'embouchure du fleuve, dit un décret du 24 février 1869, sont fixées par une ligne partant du cap du Hode, sur la rive droite, et aboutissant sur la rive gauche, au point où la digue projetée rejoint le canal en aval de Berville. » *Bulletin des lois*, 1867, n° 16720, p. 252.

(2) Le tribunal de commerce du Havre avait cru pouvoir décider, le 21 mars 1892 (D. 94.1.441) que la Compagnie de navigation qui relie Trouville au Havre n'accomplit pas une navigation maritime. Par arrêt du 19 mars 1894 (D. 94.1.441), la Cour de cassation, constatant qu'il s'agissait là de deux ports de mer, rappelait au tribunal de commerce du Havre le décret du 24 février 1869 et la conséquence qui en découlait logiquement.

Il va sans dire qu'il n'y a aucune exception à la règle posée au texte : il n'y a pas à distinguer suivant qu'il s'agit de voyage au long cours ou de cabotage ; peu importe que le navire sorte ou non des eaux territoriales ; peu importe qu'il s'agisse d'un véritable voyage ou d'une promenade en rade à bord d'un bateau de plaisance, à bord même d'une barque de pêche ou de chasse aux mouettes.

(3) Lyon-Caen, « Examen doctrinal », *Revue critique*, 1898, p. 472. On a parfois proposé de prendre comme ligne de démarcation la limite de l'inscription maritime, mais cette délimitation est trop spéciale pour avoir une telle influence.

(4) Un arrêt de cassation du 28 février 1900 (*Gaz. Trib.*, 9 mars 1900) décide, par application de ce principe, que la navigation sur les fleuves et rivières de Cochinchine, et notamment entre Tay-Ninh et Saïgon, sur le grand Vaïco, le Loirap et la rivière de Saïgon est une navigation fluviale et échappe, par suite, aux dispositions du livre II du Code de commerce, dont seuls profitent les bâtiments de mer.

(5) A. Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. III, « Appendice » ; Ed. Le Roy, *Du contrat de transport des passagers par mer* (Paris, 1902), n. 2, p. 8 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1183. — Si l'armateur se bornait à louer son navire à une autre personne qui y organiserait un transport de passagers à ses risques et périls, il y aurait évidemment entre l'armateur et le preneur un contrat d'affrètement, se rapportant à un transport de voyageurs. Mais on voit aussitôt combien cette convention est distincte des contrats de passage qui seraient conclus par la suite entre ce preneur et chaque passager, et qui seuls seraient des contrats de transport.

exclusivement les marchandises et qu'il n'y a ici qu'un contrat de transport comme les autres, soumis en principe aux règles du droit commun.

Bien souvent donc il y aura lieu d'appliquer même pour le transport maritime, les principes généraux du droit (1), notamment quant à la mesure de sécurité due aux passagers ; bien plus, il est soumis comme les transports par terre, à l'impôt du 1/10^e sur le prix des places, et à une réglementation minutieuse aussi bien pour ce qui touche le moteur : chaudière, mécanisme et leurs réparations, que pour la fixation du nombre maximum des places.

En résumé : Sauf indication contraire, tout ce que nous dirons du voiturier en général s'appliquera indistinctement à tous les voituriers, fussent-ils armateurs.

Pour le transport par fleuves et rivières, l'assimilation avec le transport par terre sera toujours complète (2).

Nous aurons à signaler plusieurs différences importantes entre le transport maritime d'une part, les transports intérieurs, par terre et

(1) L'arrêt de la Cour de Rouen du 15 juillet 1898 (*Revue internationale du droit maritime*, 1897-1898, p. 334) fait de ce principe une application intéressante.

(2) En Allemagne, il existe une législation spéciale sur le transport par navigation intérieure (Binnenschiffahrtsgesetz). La loi allemande du 15 juin 1895 a été modifiée par la loi du 20 mai 1898 s'occupant des rapports entre particuliers qui naissent de cette navigation (V. *Annuaire de législation étrangère*, 1896, p. 89 et suiv. ; 1899, p. 170 et suiv.).

Le Code de commerce hollandais s'occupe aussi de la navigation intérieure. Son livre II, consacré à la navigation, contient un titre, le titre XIV (art. 748 à 763) intitulé : « Des navires et bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures. »

En France, lors de la confection du Code de commerce, les tribunaux d'appel de Bruxelles, de Rouen et de Toulouse exprimèrent le vœu qu'on ajoutât au projet du Code de commerce des dispositions sur la navigation intérieure (*Observations des tribunaux de commerce*, I, p. 124 et 269 ; II, p. 541). Il n'a été fait aucun droit à cette demande.

Le 5^e Congrès des chambres syndicales de France et des chambres de commerce françaises à l'étranger, tenu en 1900, a repris ce désir et émis le vœu suivant :

« Que le propriétaire d'un bâtiment de rivière, remorqueur, toueur, bateau porteur, péniche ou tout autre, ne conduisant pas lui-même son bâtiment, puisse s'affranchir des obligations résultant des dommages causés aux tiers, moyennant l'abandon du bâtiment et du fret.

« Que la même faculté appartienne au propriétaire conduisant lui-même son bâtiment, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute. »

Sur cette proposition, tendant à l'introduction dans la législation française d'une limitation de responsabilité au profit des propriétaires des bâtiments de navigation intérieure, V. la très intéressante étude que M. Fromageot publiait en 1902 dans les *Annales de droit commercial* (1^{re} partie, p. 243 et suiv.) et qui contient tour à tour le résumé du système suivi en matière maritime, ses motifs, les critiques dont il est susceptible, l'examen du point de savoir si les raisons qui l'on fait admettre pour le commerce de mer existent au regard de la navigation intérieure, le rappel des législations étrangères sur ce point, enfin l'examen détaillé de la formule proposée.

par eau d'autre part, les bâtiments de mer seuls profitant de certains avantages contenus au livre II du Code de commerce.

§ 2. — Le contrat de transport.

Chaque fois qu'une personne déterminée aura conclu avec un voiturier un contrat de transport, elle deviendra le « voyageur » auquel nous nous intéressons.

Nous sommes ainsi amené tout naturellement à donner quelques rapides éclaircissements sur les différentes hypothèses dans lesquelles il y a contrat de transport, sur la nature de ce contrat et ses caractères spécifiques.

« Contrat de transport » est une expression que nos lois ne contiennent nulle part, mais cette appellation est si usuelle que son emploi n'a pas besoin d'être justifié. D'après le Code civil même, le transport ne serait pas un contrat propre. Le législateur en effet s'en occupe à propos du louage d'ouvrage. Bien plus, les textes ne parlent que du transport des marchandises et il n'y est question du transport des personnes que par simple mention à l'article 1779.

S'il fallait en croire M. Saintelette, la Cour d'Amiens, dans un arrêt du 29 décembre 1881 aurait conclu de ce silence que le transport des personnes ne faisait pas l'objet d'un contrat. Ce qui amène ce jurisconsulte, souvent plus avisé, à établir, en une véhémence protestation, que « le transport des personnes est un contrat, frère du transport de choses et fils du louage d'ouvrage et d'industrie. Le voyageur, en comptant de l'argent au guichet d'un bateau à vapeur ou d'un chemin de fer, ne fait pas plus une largesse qu'il n'acquitte un impôt. Il loue une place dans une voiture publique pour aller d'un lieu dans un autre, comme au théâtre, il loue une stalle pour voir un spectacle et entendre un opéra. Le sens commun nous dit, par le langage même, que le transport des personnes est un contrat et quel contrat... D'ailleurs, par quelle raison d'ordre public le transport des personnes ne ferait-il pas l'objet d'un contrat ? et que serait-il, s'il n'était cela » (1) ?

L'arrêt précité, en réalité, recherchant à quoi est obligé le voiturier à l'égard du voyageur, méconnaît l'existence à la charge du voiturier d'une obligation de sécurité que certains prétendent lui imposer. Loin de nier le contrat, la Cour d'Amiens ne fait qu'en scruter le contenu, ce qui en suppose bien l'existence.

C'est là d'ailleurs un point hors de discussion. Peu importe, en effet, que le Code comprenne ou non une formule légale du transport des personnes.

(1) Ch. Saintelette, *De la responsabilité et de la garantie (accidents de transport et de travail)*, p. 88 à 92.

En droit, ni la cause ni l'objet de l'arrangement n'étant contraires à l'ordre public ou aux bonnes mœurs, le principe de la liberté des conventions permet la conclusion d'un contrat tout aussi parfait que s'il avait été explicitement prévu ; et à défaut de réglementation légale, ce contrat de transport comportera, d'après sa nature, les suites que l'équité ou l'usage donnent aux obligations qui en découlent.

En fait, il a évidemment fallu, pour que deux hommes deviennent respectivement voyageur et voiturier, que tous deux consentent à se trouver l'un vis-à-vis de l'autre dans cette situation juridique respective, qu'ils s'obligent implicitement au moins à quelque chose, et qu'ils s'entendent, fût-ce tacitement, sur les obligations naissant de l'accord intervenu entre eux.

Cette convention n'est pas autre chose que le contrat de transport.

Il nous faut maintenant préciser dans quels cas ce contrat prendra naissance ; et pour y arriver plus sûrement, nous passerons en revue les diverses situations dans lesquelles peut se trouver un particulier qui se fait voiturier.

Je désire me rendre à la ville voisine.

Si je possède le cheval et la voiture, et si je conduis en personne mon véhicule, il est bien évident qu'il ne saurait être question de contrat de transport. Bien plus, mon domestique ne pourrait, alors même qu'il tiendrait les rênes, être en rien assimilé à un voiturier. Qu'il soit ou non mon cocher attitré, il est mon préposé, rétribué proportionnellement au temps de son travail, et vis-à-vis de moi dans une relation de subordination indiscutable. Sans doute, il reste pénalement responsable envers moi, mais il n'en est pas moins vrai que je suis civilement responsable de ses faits et gestes. Il y a là un louage de services, ayant pour objet l'utilisation de la force de travail d'un employé ; il n'y a pas encore l'ombre d'un contrat de transport.

Mais si, possédant le véhicule, et d'une part, ne sachant ou ne voulant le diriger moi-même, d'autre part ne pouvant en confier la direction à mon préposé, je m'adresse à un tiers (qu'il soit ou non voiturier de profession), pour qu'il me conduise, moyennant un prix, à tel endroit déterminé, la situation devient tout autre. Ce tiers sera payé, non plus d'après le nombre d'heures qu'il sera à ma disposition, mais pour un service déterminé, d'après l'importance du voyage, d'après la longueur et parfois la difficulté du trajet, que les prix soient faits d'avance, qu'ils soient à débattre ou qu'ils donnent lieu à un abonnement. Il sera encore à ma disposition, mais il ne sera plus à mon égard dans un état de subordination. Nous nous trouverons en présence, non plus d'un louage de services, *locatio operarum*, mais d'un louage d'ouvrage, *locatio operis*. La chose louée n'est plus ici la force de travail appliquée au temps, mais un travail déterminé, fixé à forfait : le

transport jusqu'au lieu de destination ; et cette chose louée forme l'objet du contrat de transport, réduit à sa plus simple expression.

Il peut se faire qu'il me manque un élément indispensable au voyage : le cheval, ou la voiture.

A supposer que je loue cet objet, me réservant d'en user moi-même, ou de me servir d'un domestique pour cocher, il y a là simple louage de choses. Peu importe que le motif de ce louage soit un transport, il n'y a nullement contrat de transport, puisque je ne me fais pas voiturier, conduire par un tiers (1).

Mais si je demande au tiers dont je loue le véhicule, d'en rester le conducteur ou d'en confier la direction, pendant la durée du voyage (2), à un de ses préposés, le louage d'ouvrage se double d'un louage de choses, et l'ensemble forme le contrat de transport le plus normal, le contrat de transport dans toute sa perfection.

§ 3. — Nature du contrat de transport.

Nous sommes ainsi arrivé à découvrir dans le contrat de transport des personnes deux éléments : un louage d'ouvrage et un louage de choses. Point n'est besoin de longs développements pour écarter de cette analyse un troisième élément, inséparable du transport des marchandises et qui consiste en un dépôt. Les textes qui, tenant compte de la nature des choses, rapprochent le contrat de transport du dépôt, et assimilent à certains égards le voiturier au dépositaire sont sans nul doute spéciaux au transport des marchandises : il serait plaisant de soutenir que le voyageur opère le dépôt juridique de sa personne entre les mains du voiturier.

1. — *Louage d'ouvrage*. — Tout louage d'ouvrage proprement dit (et soigneusement distingué du louage de services), dans lequel une des parties s'engage à exécuter une œuvre, un travail déterminé, moyennant un prix calculé d'après l'importance de l'ouvrage, est plutôt pour qui va au fond des choses, un contrat d'entreprise qu'un contrat de louage : un des éléments caractéristiques du louage, le prix proportionnel au temps, calculé par unité de temps, ne se rencontre pas en effet dans ce qu'on est convenu d'appeler le louage d'ouvrage.

(1) Guillouard, *Traité des privilèges et hypothèques*, I, n° 437.

(2) Ou même pour un temps déterminé, pourvu que ce conducteur reste son préposé ; Trib. civ. Seine, 26 juin 1895 ; Journal *La Loi*, numéro du 25 octobre 1895. — Le loueur serait donc responsable de l'accident causé par le cheval d'une voiture louée au mois ; dans ce cas, en effet, c'est le préposé du voiturier qui reste chargé de l'entretien de la chose louée ; le preneur n'a d'autre droit que de profiter de la voiture, et d'autre obligation que de payer le prix : Huc, *op. cit.*, t. X, n° 274 ; Guillouard, *Du contrat de louage*, t. II, n° 679.

Le contrat de transport serait donc un contrat d'entreprise (1). Il n'y a pas lieu de tenir compte de la place que lui a octroyée le Code dans le chapitre consacré au louage d'ouvrage et d'industrie, puisque l'intitulé même de ce chapitre porte la trace de la confusion que commettent nos législateurs, allant jusqu'à ranger, dans l'article 1779, l'entreprise de construction de bâtiments parmi les contrats de louage.

Chaque contrat de transport, quel que soit le voiturier avec lequel il est conclu, que ce soit même avec un simple particulier, est à lui seul, un contrat d'entreprise. On sait en effet que, d'une façon générale, les prix n'y sont pas fixés d'après la durée du voyage, mais bien plutôt d'après la distance kilométrique : on paie le même prix en train omnibus et en rapide ; si d'ailleurs il y avait une différence — ce qui existe dans la plupart des pays — elle consisterait en une majoration du prix pour le trajet le plus rapide.

Ce qui ne veut pas dire que la durée du trajet ne soit jamais prise en considération, comme élément secondaire de fixation du prix, surtout lorsque cette durée est l'occasion de dépenses spéciales de la part du voiturier, obligé par exemple à loger hors de chez lui.

Bien mieux, dans certains cas, lorsqu'il s'agit de promenades en voitures de place ou en bateaux de plaisance, il semblerait *a priori* que le temps du transport soit le seul élément envisagé pour le calcul du prix. Même alors, l'importance du trajet joue un rôle, puisque là, on paie tant par heure dans l'enceinte fortifiée, et que les prix sont majorés dès qu'on atteint la banlieue, puisqu'ici la redevance s'accroît si l'on veut gagner la pleine mer.

A supposer même que l'on se refuse à voir ici un contrat d'entreprise et que l'on se croie en présence d'un véritable louage d'ouvrage, il n'y aurait encore, par suite de l'absence du caractère de subordination, aucune confusion possible avec le louage de services.

2. — *Louage de choses*. — Le contrat de transport, avons-nous dit, est, avant tout et principalement un louage d'ouvrage (2), puisque l'obligation qu'ont eue en vue les parties, c'est le transport lui-même, obligation de faire. Il est aussi, dans une certaine mesure, ajoutons-nous, et dans l'hypothèse la plus normale, un louage de choses, car, pour exécuter cette obligation principale, le voiturier mettra à la disposition du voyageur, au jour fixé, sa voiture attelée et conduite, ou bien son convoi de wagons de classes diverses, sa locomotive sous pression, ses agents, ou encore son navire armé et équipé, son capitaine, son équipage.

(1) En ce sens : Marcel Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, 2^e éd., t. II, n^{os} 1831 et 1901.

(2) Pour la commodité des explications, nous continuerons à nous servir de l'expression usuelle « louage d'ouvrage », quoique « entreprise d'ouvrage » nous semble plus rigoureusement exact.

L'existence du louage de choses dans le contrat de transport ne s'admet pas sans difficultés; aussi nous faut-il y insister quelque peu.

Ici encore, les situations qu'offre la pratique sont des plus diverses.

Le véhicule par lequel devra s'exécuter le transport peut avoir été déterminé à l'avance, soit que je l'arrête en entier, ce qui arrive lorsque je choisis chez un louager et pour me conduire tel jour à tel endroit, telle voiture que je connais bien et que je sais avoir d'excellents ressorts, tel équipage dont j'aime la belle allure et le maintien décoratif; soit même que je ne retienne qu'une partie déterminée d'un véhicule déterminé, ce qui se présente lorsque j'arrête une place dans tel paquebot en partance pour telle contrée. Et nous pouvons remarquer ici que si, dans la plupart des transports terrestres, on se soucie moins du véhicule dans lequel on prendra place, dans les transports maritimes au contraire, on s'informe avec grand soin de la « personnalité » du navire sur lequel s'effectuera la traversée; on se demande à juste titre s'il est bon marcheur, confortablement aménagé, commandé par un capitaine et des officiers dont la réputation de prudence et de science nautique inspire pleine confiance (1).

Dans le fait de retenir ainsi à l'avance telle voiture, telle place ou telle cabine dans tel navire désigné, il y a bien louage de choses (2).

(1) De là l'obligation pour l'armateur de mettre et de conserver à la disposition du passager le navire en vue duquel le contrat s'est formé, le navire désigné dans le contrat, à moins que par une stipulation expresse il se soit réservé la faculté de transporter le passager sur un autre navire. Le Roy, *op. cit.*, n° 18, p. 27. — Un jugement du tribunal civil de Marseille, du 4 juillet 1893, décide qu'« un voyageur ne peut se fonder, pour réclamer des dommages-intérêts à une Compagnie de transports, sur ce que cette dernière a fait partir à la place du paquebot ou de la voiture désignés par les affiches, un autre paquebot ou une autre voiture, si le moyen de transport employé offre les mêmes avantages » (*Gaz. Trib.*, 26 juillet 1893). Ce jugement n'est pas nécessairement en opposition avec l'opinion que nous soutenons : car il faudrait pour que le voyageur puisse se plaindre utilement qu'un préjudice soit résulté pour lui de cette substitution; si d'ailleurs il s'est embarqué sans protester, il l'a ratifiée.

(2) M. Troplong, *De l'échange et du louage*, t. III, n° 905, p. 143, parlant des transports par diligence, par malle-poste, par bateau à vapeur, entreprises où l'on pouvait retenir à l'avance une place déterminée, se range à cette opinion. N'en avez-vous pas, dit-il, tout l'usage qui est compatible avec ce genre de choses? Oui, sans doute. A côté de l'opération principale, qui est une entreprise de transports, c'est-à-dire un louage de services, il se trouve un louage d'une chose employée comme moyen pour rendre plus commode le transport de la personne... C'est la suite de l'idée d'appropriation qui est tellement inhérente à l'homme qu'il la transporte dans les opérations les plus éphémères. Citons encore Sourdat, *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, 3^e éd., t. II, n° 976 et Th. Huc, *op. cit.*, t. X, n° 274. — Remarquons

La situation est la même lorsqu'il s'agit de places numérotées que certaines Compagnies de chemins de fer autorisent à retenir d'avance dans les rapides ou les trains de luxe. Le voyageur a un droit incontestable à telle place convenue, retenue, et non à telle autre plus gênante ; nul ne peut l'occuper à son détriment ; la jouissance lui en appartient pour tout le trajet ; il l'a louée.

La location a pu avoir pour objet un wagon, un compartiment entier. En ce cas, la désignation n'a lieu qu'après coup et encore est-elle faite par la Compagnie seule. Il n'y en a pas moins louage de choses. Le mot « loué » que porte la plaque apposée au compartiment retenu est assez significatif : ce n'est pas là une indication quelconque, que pourrait remplacer toute autre mention indiquant au public que cette partie du train n'est pas à sa disposition ; c'est une expression exclusive à une hypothèse particulière, ayant son sens précis et ne pouvant s'appliquer qu'au cas de location véritable. Un arrêt de la Cour de Paris, du 29 avril 1896 (1), se basant sur ce que le mot « loué » n'est pas un synonyme de « réservé », a déclaré qu'il n'y avait pas contravention de la part d'un voyageur qui s'installe dans un compartiment portant la plaque « loué », et qui était effectivement réservé au service des postes : personne ne l'avait loué, au sens grammatical et juridique du mot.

Et quelle différence essentielle trouve-t-on entre cette hypothèse et celle où le voyageur prend un billet lui donnant dans un convoi, par exemple un train de chemin de fer, droit à une place quelconque dont il ne fera choix qu'au moment de s'embarquer, par acte volontaire ? Le véhicule et la place qu'il retient sont ici, pendant quelque temps, indéterminés ; ils ne le sont cependant pas assez pour ne pouvoir être l'objet d'un contrat de louage de choses : c'est une des places de telle classe qui se trouveront dans le train que la Compagnie s'oblige à mettre à sa disposition, et qu'elle lui garantit d'ailleurs d'une façon générale (2).

qu'il n'en serait pas de même au cas de transport de marchandises. En stipulant le transport d'un objet, on n'a pas entendu se procurer l'usage et la jouissance de tel véhicule : c'est un point qui regarde le voiturier seul ; il n'y a là aucun mélange de louage de choses.

(1) Rapporté dans Bruère, *Du transport des personnes par chemins de fer* (Paris, 1899), p. 69 ; D. 97.2.127.

(2) Les Compagnies de chemins de fer en ont l'obligation. Il résulte, en effet, tant de l'article 43 du cahier des charges, que de l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, reproduit sur ce point par l'article 16 du décret du 1^{er} mars 1901, que les convois ordinaires et trains réguliers de voyageurs doivent « contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient ». Ce qui se justifie par le monopole de fait de ces Compagnies et par les moyens d'action dont elles disposent. — Trois circonstances seulement seraient de nature à les exonérer : a) l'autorisation spéciale et révocable du ministre des tra-

Il y a location précaire de chose indéterminée. Mais, dès l'instant où le chef de train a désigné une place au voyageur dans le convoi en partance, ou plus normalement, dès le moment où le voyageur a lui-même librement pris possession d'une des places mises à sa disposition et restées vacantes, il a exercé son droit, il l'a fixé, il a dit à la Compagnie en s'y installant : voilà la place que je loue. Et jusqu'à la fin du trajet personne ne peut plus dès lors la lui faire quitter, pas même un agent de la Compagnie.

D'où dériverait cette prérogative, sinon d'un louage ? Et en effet, on reconnaît bien là le « contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer », contrat qui n'est autre que le louage de choses, tel qu'il est défini par l'article 1709 du Code civil. Ce louage de choses n'est pas le but du contrat de transport, mais il sert de moyen à son exécution, et si improprement, on voulait renverser l'importance des facteurs, on pourrait dire que le voyageur loue cette chose mobile qui est le wagon, sachant qu'à telle heure ce wagon sera à tel endroit, où lui-même désire se rendre.

Or, l'article 1719, § 3 du même Code impose au bailleur l'obligation de faire jouir paisiblement le preneur de la chose louée pendant la durée du bail, qui en l'espèce se confond avec la durée du voyage. De là cette double obligation pour la Compagnie, tenue primitivement de fournir une place au voyageur : a) ne pas troubler elle-même ce voyageur ; b) le garantir des troubles que les autres voyageurs appor-

vaux publics de composer certains trains rapides sans y mettre des voitures des trois classes ; b) le fait que le train avait atteint son maximum de voitures autorisées (fixé par l'art. 17, décret du 1^{er} mars 1901) ; c) un cas de force majeure, tel qu'une affluence de voyageurs qu'on n'a pas pu prévoir. — Pour les conditions de fait dans lesquelles les tribunaux ont admis la force majeure, V. les arrêts cités par MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, t. II, n° 2487 ; l'encombrement n'est jamais à lui seul une force majeure, s'il n'est accompagné de soudaineté et s'il n'y a pas une affluence que rien ne laissait prévoir.

Les Compagnies restent évidemment libres de créer, en dehors de leur service normal, des trains de luxe ou de plaisir contenant un nombre de places limité par un avis public. — V. à propos d'un train d'excursion organisé dans ces conditions : Trib. com. Vesoul, 17 décembre 1896, *La Loi*, 30 janvier 1897.

« Les règlements interdisent formellement aux Compagnies de chemins de fer de laisser introduire dans les wagons un nombre de voyageurs supérieur à celui qu'ils doivent régulièrement contenir et l'affluence de voyageurs, quelle qu'en soit la cause, ne saurait constituer un cas de force majeure autorisant la Compagnie à transgresser ces règlements. Le voyageur dont la place a été en partie occupée par d'autres personnes montées en surnombre a droit à des dommages-intérêts, et la Compagnie qui a pris l'engagement de le transporter à destination dans des conditions déterminées ne saurait utilement invoquer, pour faire échouer l'action par lui intentée l'absence de toute réclamation en cours de trajet : Trib. com. Seine, 10 octobre 1903, *Gaz. Trib.*, 8 novembre 1903.

teraient à sa jouissance, et dont l'expression la plus énergique serait l'usurpation (1).

Il y a si bien place louée que l'on s'accorde généralement pour reconnaître que cette place une fois désignée, le voyageur ne perd pas son droit sur elle par une absence momentanée ; elle est sienne jusqu'à l'arrivée à destination.

Ihering (2), il est vrai, arrive à cette conclusion par la théorie de la possession : le voyageur, dit-il, a pris possession de sa place. Mais pour conserver cette possession, il n'est pas obligé de s'y tenir constamment ; dès l'instant où il l'a marqué, peu importe la manière dont il l'occupe : corporellement ou symboliquement. En sortant du wagon pour s'occuper ailleurs il semble renoncer à sa place ou du moins il ne manifeste pas assez clairement son intention de se la réserver. Si donc un autre voyageur s'y installe, les deux compétiteurs n'ayant pas droit l'un plus que l'autre à telle place donnée, on applique la vieille maxime : *In pari causa, melior est causa possidentis*. Mais si, en quittant son wagon, le premier voyageur a laissé sa valise sur la banquette, cette possession symbolique, dont tout autre voyageur peut se rendre compte, lui garantit son droit.

On a plus normalement recours, pour l'établir, à la théorie du louage de choses : un voyageur choisit sa place parmi celles inoccupées, y dépose un objet lui appartenant qui marquera sa jouissance temporaire sur cette partie du wagon, et descend sur le quai acheter des journaux, quelques provisions ; en cours de route, il abandonne momentanément sa place pour tirer parti des cabinets de toilette dont le wagon peut être muni, pour prendre au wagon-restaurant quelque nourriture ; à une gare d'arrêt, il quitte durant quelques minutes son compartiment afin de se détendre. Si, pendant l'une de ces absences, quelqu'un survient qui met le colis au filet et s'installe à la place dont il marquait l'occupation, les principes du louage que nous avons énoncés voient dans cette prise de possession la violation d'un droit (le voyageur qui pouvait librement jouir de sa place jusqu'à la fin du contrat pouvait évidemment la quitter et manifester, par un signe visible, l'intention de la reprendre) ; ils commandent en conséquence aux employés de la Compagnie de prêter secours au voyageur qui a été indûment dépossédé, pour qu'il puisse la recouvrer.

« C'est comme locataire, selon M. Bruère (3), que le voyageur oc-

(1) Voir ces deux propositions expliquées et détaillées par Jean Cavaré, *Du transport des personnes par chemins de fer* (Paris, 1898), p. 71 et suiv.

(2) Ihering, dans sa *Jurisprudenz des täglichen Lebens*, a consacré quelques développements intéressants à cette difficulté : chap. 1^{er}, *Nach und auf der Eisenbahn*, nos 29 et suiv.

(3) Bruère, *op. cit.*, p. 66 et 67.

cupe cette place, et comme une même place ne peut être occupée par deux personnes à la fois, sauf le cas où elle est partagée par deux enfants, il en résulte que le voyageur a sur elle un droit exclusif. L'article 1719, § 3 du Code civil doit donc s'appliquer ici, et la Compagnie doit assurer à son voyageur la jouissance paisible de l'objet loué.

Si cette jouissance vient à être troublée d'une façon quelconque, le voyageur est en droit de faire intervenir les agents de la Compagnie pour faire cesser le trouble.

Et si un chef de gare ou le personnel attaché au service des voyageurs refusait son concours pour éloigner l'intrus, le voyageur serait fondé à réclamer à la Compagnie des dommages-intérêts pour la gêne que lui a causée le trouble apporté par un tiers dans l'occupation de sa place.

La jurisprudence partage cette manière de voir : « Attendu, dit un jugement du tribunal de Le Blanc, du 22 janvier 1895, confirmé en cassation le 29 avril 1896 (1), qu'une Compagnie de chemins de fer qui fait remettre par un de ses agents un billet à un voyageur, contracte envers ce voyageur l'obligation de lui assurer pendant la durée du trajet indiquée par le billet, la jouissance paisible de sa place ; que cette règle est l'application de l'article 1719, qui oblige le bailleur à faire jouir paisiblement le preneur de la chose louée pendant la durée du bail ; — Attendu que les agents d'une Compagnie, qui sont chargés de toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs, au bon ordre, à l'observation des lois et à l'application des règlements, ont l'impérieux devoir de veiller à ce que chaque voyageur remplisse ses devoirs envers la Compagnie et jouisse de tous les droits que celle-ci a contractés envers lui ; — Attendu que le voyageur qui monte et s'installe dans un compartiment, acquiert par le seul fait de la prise de possession d'une place à sa convenance le droit de rester à cette place.... »

Nous avons cependant trouvé un jugement récent du tribunal de commerce de Béthune (2) du 18 octobre 1900 qui, repoussant cette interprétation, décide que « les Compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de conserver à un voyageur la place qu'il a marquée dans un compartiment », et que « le dépôt d'un objet dans le but de marquer une place ne saurait avoir pour conséquence de la réserver à

(1) D. 1897.1.38.

(2) Trib. comm. Béthune, 18 octobre 1900 ; *Le Droit*, 8 février 1901, S. 1901.2.85. « Le dépôt par un voyageur dans une voiture d'un train, à la place qu'il abandonne momentanément pour se rendre dans une autre partie du train, même dans un wagon-restaurant de ce train, soit d'une valise, soit d'une canne, d'une ombrelle, d'un carton à chapeau, d'une couverture, etc., ne peut avoir pour effet d'imprimer à cette place le caractère d'une place réservée, que la Compagnie soit obligée d'assurer au voyageur à peine de dommages-intérêts. »

l'auteur de ce dépôt : « La Compagnie, il est vrai, est obligée de fournir à chaque voyageur une place dans un wagon de la classe à laquelle lui donne droit son billet, mais ne peut être tenue de la lui conserver s'il vient à la quitter momentanément ». « Occuper une place s'entend de l'occuper soi-même, et l'on ne tient pas une place au moyen d'une valise ou d'un autre objet. »

A cette date encore, aucun texte de loi n'effleurait la question. Les principes généraux cependant semblaient bien dicter une solution favorable au voyageur. Des circulaires ministérielles : du 30 septembre 1869, du 17 mai 1889 et du 3 janvier 1895 reconnaissent d'ailleurs que les agents sont tenus de prendre fait et cause pour le voyageur dépouillé, car le trouble dont il est victime peut être considéré comme provenant de la compagnie dont l'autre voyageur est l'ayant cause, car en tous cas et en vertu du contrat, le premier occupant a un droit que sanctionnerait au besoin un recours, à rentrer en possession de sa place indûment prise. La circulaire de 1889 notamment, rédigée après avis du Comité consultatif des chemins de fer, rappelle que le refus, par les agents des gares, d'intervenir pour faire restituer la place qu'un voyageur avait marquée, est contraire à l'esprit des règlements et à la doctrine administrative. Elle déclare à nouveau « qu'il est du devoir des agents de la Compagnie de faciliter l'installation des voyageurs dans les trains et de prévenir les conflits qui peuvent s'élever entre eux, et que, dès lors, ils doivent intervenir, quand ils en sont requis, afin d'assurer autant que possible aux voyageurs la jouissance paisible des places qu'ils ont marquées, et de les empêcher, par contre, de retenir plus d'une place par personne ». Mais on n'avait pas voulu aller jusqu'à « des dispositions réglementaires précises », entraînant sanction pénale, parce que « les droits des voyageurs aux places retenues étaient souvent trop difficiles à constater ».

La circulaire de 1895 proposait l'adoption d'une redevance minime, moyennant laquelle un bulletin délivré par la Compagnie assurerait au voyageur le moyen de prouver qu'il occupe une place déterminée.

En pratique, les difficultés demeuraient nombreuses. Les droits des voyageurs n'étaient pas encore suffisamment sauvegardés.

Souvent les agents n'osaient intervenir ni dans un sens, ni dans l'autre ; le voyageur, dont la légitime prétention était méconnue, était donc réduit à son recours, et si les ennuis d'une instance ne le rebutaient pas, avait à sa portée deux actions civiles : l'une contre l'usurpateur, l'autre contre la Compagnie.

Mais la première, se fondant sur l'article 1382, exigeait la preuve d'un préjudice ; or, le préjudice était souvent difficile à prouver, à moins d'hypothèses un peu spéciales : telles que le cas où le voyageur n'aurait plus trouvé d'autre place dans le train ; n'aurait pu y monter

qu'à la condition de rester fort longtemps debout ; serait un père, une mère qui a dû quitter ses jeunes enfants.

Quant à la seconde action, l'action en garantie, par laquelle le voyageur dit à la Compagnie : « Vous m'aviez promis une place, indéterminée au moment du contrat, mais que j'avais précisée et individualisée dès l'instant où je me suis assis dans votre wagon ; vous ne pouvez me laisser déposséder ainsi de la partie du véhicule que j'avais louée, sans violer les conditions du contrat », nous avons vu que sa légitimité n'était pas admise par tous les tribunaux.

Les choses en étaient là quand, sous l'article 58-1° du décret du 1^{er} mars 1901 (1), est intervenue enfin une règle précise. « Il est défendu de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur. »

« Désormais, dit M. Roger (2), une sanction efficace pourra être sûrement appliquée et, à l'action possible en dommages-intérêts, se joindra, sur le refus du voyageur de quitter sa place, un procès-verbal dressé et l'application par le tribunal correctionnel, de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (3).

« Mais, puisqu'en matière pénale, l'interprétation restrictive est de rigueur, il faudra qu'il y ait violation des termes précis du décret. Ce qui est interdit, en effet, c'est de prendre une place « régulièrement retenue ».

La question de droit est tranchée. Mais à cette question de droit se mêle presque toujours une question de fait : « La place avait-elle été régulièrement retenue » ? compliquée encore d'une question de preuve : « était-elle visiblement marquée » ?

Sur ce dernier point, il est évident que si, sans être vu, un tiers a déplacé un colis, il sera malaisé au possesseur de ce colis de prouver qu'il l'avait mis à cet endroit.

Plus intéressant est le point de savoir ce qu'il faut entendre par « place régulièrement retenue », à quel signe on reconnaîtra qu'un voyageur a effectivement et valablement retenu sa place. Cette question reste entière.

(1) Ce décret, « modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer », a eu l'honneur de deux insertions au *Journal officiel*. La première, le 4 mars 1901 ; la deuxième, le 23 août de la même année, motivée par « diverses erreurs ».

(2) Joseph Roger, *Du transport des personnes par chemins de fer*, Montpellier, 1902, p. 66 à 72.

(3) Cet article 21 de la loi du 15 juillet 1845 est la sanction des infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer. Elle a été appliquée par le tribunal correctionnel de Dunkerque, le 6 décembre 1902 : « Le fait par un voyageur de prendre, dans un compartiment de chemin de fer, une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur, constitue une infraction à la police des chemins de fer. » S. 1903, 2.85.

Après comme avant le décret de 1901, « si cette place est désignée par un numéro, comme dans les sleeping-cars, ou si le voyageur en a pris possession en la présence d'un contrôleur, comme cela a lieu pour les places de luxe, le doute n'est pas possible » (1).

Après comme avant, pour les places ordinaires, c'est l'occupation par le voyageur qui constitue son droit.

Avant, on admettait couramment qu'une place était régulièrement retenue, alors même que cette occupation n'était plus affirmée par le fait que le voyageur y était assis, pourvu qu'il ait laissé sur la banquette de menus objets, tels qu'un sac, un vêtement, un parapluie. Cette circonstance lui conservait son droit ; on ne pouvait contester sa possession. L'article ci-dessus veut-il dire que cette pratique courante ne suffit plus ?

« Cela fait-il allusion à des procédés officiels de retenir une place, que les Compagnies devraient imaginer et établir ? Nous ne le pensons pas, dit M. Roger. Toute preuve apparente de possession antérieure doit être admise. Un doute cependant aurait pu naître sur le réseau de l'Etat où l'administration met en vente des tickets permettant de retenir les places. On aurait pu soutenir que l'exhibition d'un de ces tickets était le seul mode régulier, dont parlait le décret. Que ce soit là une justification parfaite et irrécusable du droit à la place, soit. Mais, que ce soit la seule, nous le nions formellement. Car l'article 58 est général et s'impose à l'administration des chemins de fer de l'Etat comme aux autres Compagnies ; il n'est pas possible, à moins de violer le règlement, de faire des distinctions et de soumettre, dans le silence du texte, l'exercice d'un droit à l'achat d'un ticket spécial. »

S'il faut ainsi reconnaître le droit à la place marquée, encore faut-il que l'occupation par le voyageur, physique ou fictive, soit effective.

Et nous aurions voulu retrouver trace d'une décision de jurisprudence, rendue dans le courant de 1903, qui nous semblait faire une exacte application des principes, en décidant : d'une part, que le fait par le voyageur d'avoir déposé à une place donnée un objet quelconque suffisait à marquer la location ; d'autre part qu'il n'y aurait pas possession suffisante si un tiers retenait votre place par un de ses paquets ou même par un des vôtres.

Le bon sens, d'ailleurs, aurait dû suffire, à un point de vue purement pratique, à amener cette décision. Tout voyage un peu long serait impossible si les voyageurs ne pouvaient quitter leur place sans s'exposer à se la voir enlever ; on ne saurait obliger un voyageur à rester immobile dans un wagon, parfois pendant une journée entière, alors que de longs arrêts sont ménagés dans les grandes gares pour

(1) Cavaré, *op. cit.*, p. 72-73.

leur permettre de quitter momentanément une position peu agréable lorsqu'elle se prolonge, alors que les couloirs de nos rapides leur offrent une détente facile, d'autres commodités encore. Les voyageurs ont un droit incontestable à user de ces avantages. Décider qu'il ne suffit pas qu'ils aient marqué de façon apparente et sensible leur place, pour être sûrs de la retrouver à leur retour, c'est les en priver. « Une doctrine ayant pour résultat de leur enlever la jouissance de ces droits ne peut qu'être fausse et doit être condamnée » (1).

De tout ceci, il résulte à l'évidence que le contrat de transport comporte un louage de choses portant au moins sur la place retenue d'avance ou choisie au moment du départ. Ainsi se trouve déjà justifiée la proposition que nous émettions.

Certains auteurs vont plus loin : d'après eux, le voyageur louerait l'usage de tout ce qui est mis à sa disposition par le voiturier, de tout ce qui a été aménagé pour la commodité du voyage, de tout ce qui sert, à quelque titre que ce soit, à faciliter le transport des personnes : le matériel roulant, les voies sur lesquelles circulent les trains et les tramways, les gares, leurs bâtiments et leurs dépendances : hangars, appareils d'embarquement et de débarquement (2).

La pratique quotidienne semble bien consacrer cette opinion, que confirmerait encore pour les chemins de fer la nature des tarifs ; chaque prix de billet se compose en effet de deux parties (3) qu'on a totalisées pour obtenir la taxe globale à percevoir ;

Le droit de transport, qui représente les frais d'acquisition et d'entretien du matériel roulant, ainsi que les dépenses d'exploitation, qui est en un mot le salaire de l'industrie du transporteur.

Les droits de péage, qui entrent pour une part importante (actuellement des deux tiers) dans le prix du transport et correspondent aux frais d'établissement et d'entretien de la voie ferrée, représentent la part contributive de chaque voyageur dans l'amortissement des emprunts contractés par les Compagnies.

« La rémunération très légitime que perçoit la Compagnie, par l'intermédiaire du droit de péage, dit cependant M. de la Gorce (4), n'établit en aucune façon le louage de choses. Rien ne s'oppose, en effet, à ce qu'elle la perçoive à titre de bailleur de services ; sa qualité de commissionnaire de transports par voies ferrées, entraînant comme conséquence : la nécessité de construire des gares pour y installer ses

(1) Jules Valéry, *Annales de droit commercial*, 1901, p. 207.

(2) En ce sens : Roger, *loc. cit.* ; Cavaré, *op. cit.*, p. 7 ; Gustave Féolde, *Transport des voyageurs et des marchandises par chemins de fer en droit français* (Paris, 1890), p. 275.

(3) Art. 42 du cahier des charges.

(4) Edmond de la Gorce, *Du transport des voyageurs par chemins de fer* (Paris, 1895), p. 8 et suiv.

services et y abriter ses passagers, celle toute évidente d'établir une ligne de chemin de fer.

« Le voyageur, il est vrai, en jouira, ajoutons même à l'exclusion de toute autre personne, pendant tout le temps de son contrat. Mais sera-ce à titre de preneur à bail ou de personne transportée ? En a-t-il la jouissance complète, peut-il librement circuler dans les gares ou le long des voies, ce qui serait la reconnaissance de son droit de bail ? Ou bien, n'en jouit-il que dans la mesure où ces moyens lui sont accordés comme accessoires du contrat de transport, pour la commodité ou la rapidité du trajet ? La réponse n'est pas douteuse. Les conditions imposées au voyageur dans l'exercice de ses droits, contredisent la notion même de louage de choses, en tant qu'elle s'applique à la voie, aux gares et à ses dépendances, pour ne laisser apparaître que celle de louage de services, complétée, pour la réalisation de son but, des accessoires de locomotion nécessités par le transport par voies ferrées.

« Des motifs identiques nous font estimer que le transport des voyageurs par chemins de fer, ne se double point d'un louage de choses visant la matériel roulant qui compose le train, et plus spécialement la voiture dans laquelle monte le voyageur. Tout ceci est encore du contrat de transport. Quel intérêt juridique peut, en effet, rattacher la personne transportée avec la voiture dans laquelle elle voyage et dont elle n'occupe qu'une place, sur les trente ou cinquante qu'elle contient ? Quel lien peut exister entre vous et la locomotive qui vous entraîne dans l'espace ? Vous importe-t-il d'être conduit par la machine 232, ou de voyager dans le compartiment n° 695 ; et le désireriez-vous même, quel droit avez-vous d'exiger de la Compagnie la conformité à vos préférences ? Je m'étais engagé, vous répondra-t-elle, à vous transporter dans des conditions de temps et de sécurité déterminées, sans spécification aucune du matériel et du mode de locomotion ; je le fais par des moyens qui me regardent, moi seule. La locomotive, le mode d'attache, la voiture, les essieux, les roues, etc., tout cela c'est le contrat de transport ; ce n'est donc point encore ici que nous trouvons un louage de choses. »

Nous ne saurions admettre cette déduction, puisque, décomposant le contrat de transport, nous avons cru pouvoir y distinguer un louage de choses qui y serait contenu aussi bien qu'un louage d'ouvrage.

Quoi qu'il en soit de ces discussions de détail, le caractère mixte de la convention de transport ne saurait guère être mis en doute (1), et voilà justifié ce que nous avançons : à savoir que le contrat de transport des voyageurs constitue une convention *sui generis*, un contrat

(1) MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2447, semblent cependant méconnaître totalement l'existence de ce louage de choses.

particulier, innommé dans les Codes, empruntant à quelques-uns de ceux qui y sont prévus certains de leurs caractères, et présentant une combinaison du louage d'ouvrage et du louage de choses (1).

§ 4. — Caractères du contrat de transport.

Après avoir analysé la nature du contrat de transport des voyageurs, il ne sera pas sans intérêt d'en chercher les caractères juridiques.

1. — *Il est synallagmatique.* — Le voiturier s'oblige à prendre le voyageur à son point de départ pour le conduire à sa destination, et le voyageur à payer un prix dont les divers éléments sont calculés d'après la distance à parcourir. Ces obligations réciproques de donner et de faire, prenant naissance à la charge des deux parties au moment où se forme le contrat de transport, en font un contrat synallagmatique parfait.

2. — *Il est à titre onéreux.* — Nous n'aurions nul besoin de nous appesantir sur le caractère onéreux du contrat de transport (2), si nous ne voulions envisager ici quelques situations particulières.

Il arrive journellement qu'une personne en voiture, dépassant un piéton, lui offre de monter à ses côtés, l'engage à « profiter de sa voiture », pour lui épargner la fatigue de quelques kilomètres. Si le piéton répond à cette invitation, non seulement il n'y a pas contrat de transport, mais il y a absence de tout contrat. Rien n'a été promis de part ni d'autre. Sans promesse ferme, pas de lien de droit, donc pas de contrat. Il n'y a là qu'une simple convention, un accord de volontés sur une gracieuseté offerte d'une part, acceptée d'autre part. Mais cet accord n'est en rien source d'obligations. Et cette solution, il est à peine besoin de le dire, devrait être maintenue au cas où l'offrant serait un voiturier de profession.

Autre serait déjà la situation si je demandais à un ami complaisant de me conduire avec son équipage en un lieu où je désire me rendre, ou si j'acceptais une offre de ce genre. Il y aurait bien là convention productive d'obligation, et par suite, contrat. Mais ce contrat n'est pas un contrat de transport : c'est un contrat innommé, unilatéral, de la nature du prêt, et dans lequel cependant nous trouvons encore deux éléments analogues à ceux que nous avons signalés dans le contrat de transport : un prêt de choses, d'une part (3), doublé d'autre part d'une

(1) Certains auteurs se sont efforcés de faire rentrer le contrat de transport des personnes dans une des catégories prévues par le législateur, de l'englober par exemple tout entier dans l'article 1710 du Code civil. Mais ils font abstraction pour cela de certaines conditions qui lui sont spéciales, n'envisageant qu'une partie des éléments qui concourent à sa formation.

(2) Guillouard, *op. cit.*, n° 668.

(3) Ce qui entraîne, aux termes de l'article 1891 du Code civil, l'obligation à la

offre de participation aux résultats d'une activité, d'une offre de service gratuit (1).

Est-ce à dire que le contrat de transport soit de son essence à titre onéreux et qu'il n'y ait pas contrat de transport lorsqu'un voiturier, promet une circulation gratuite ? Personne ne le soutiendrait.

Dans ces cas, forcément exceptionnels, le contrat de transport, de sa nature à titre onéreux, dégénérerait en contrat de bienfaisance, mais resterait lui-même.

Les Compagnies de chemins de fer délivrent couramment des permis de circulation gratuite à certaines catégories de personnes ; il semblerait qu'il y a dans ces nombreuses hypothèses contrat de bienfaisance. Mais il faut voir plus loin que le moment du transport pour savoir s'il y a véritablement gracieuseté, et on est amené, par l'examen plus approfondi des situations respectives des parties, à prétendre qu'alors pour les Compagnies de chemins de fer, le contrat, malgré les apparences, reste à titre onéreux.

Rappelons que si, parfois, le voiturier n'est soumis à aucune entrave pour la détermination de la somme qu'il exige des voyageurs en échange du service qu'il leur procure, que si alors la rémunération de ce service est débattue de gré à gré, fixée par le mutuel consentement des parties, sujette aux variations de l'offre et de la demande, il en est autrement chaque fois qu'il s'agit d'un service public, il en est autrement surtout pour les transports par chemins de fer, où, étant donné le monopole de fait dont jouissent les compagnies concessionnaires, l'Etat intervient dans la fixation de la rémunération : aucune taxe ne peut être perçue sans l'homologation du ministre des travaux publics (2), modifiée sans autorisation, et lorsqu'elle a été régulièrement approuvée, elle est obligatoire pour tous sans que la Compagnie puisse y déroger en faveur de telle ou telle personne qu'elle voudrait favoriser. Le principe qui domine la perception des taxes est l'égalité de traitement pour tous ceux qui se servent du chemin de fer. « La perception des taxes, dit l'article 48 du cahier des charges, devra se

charge de mon ami, de m'indemniser du dommage qu'ont pu me causer les vices du véhicule, s'il en connaissait l'existence et ne m'en a pas averti. Remarquons toutefois, sans vouloir préciser ici les responsabilités, que je ne puis certainement exiger de lui la même somme de sécurité que je serais en droit d'obtenir d'une personne jouissant d'un monopole de transports, ou des avantages d'un service public.

(1) L'expression peut sembler un peu vague ; elle est cependant la seule qui convienne : on ne peut dire « prêt d'ouvrage » ; « donation d'ouvrage » ne serait pas plus juste, car qui dit donation éveille l'idée d'une dépossession, semble dire que le donateur « se dépouille » de quelque chose, ce qui n'est pas le cas ici.

(2) Articles 44 et suivants de l'ordonnance du 15 novembre 1846, reproduits dans le décret du 1^{er} mars 1901. — Pour les chemins de fer d'intérêt local, l'homologation n'est donnée par le ministre que s'il s'agit de tarifs communs à ces Chemins de fer et à des chemins de fer d'intérêt général ; dans le cas contraire, le pouvoir d'homologuer appartient au préfet (L., 11 juin 1880, art. 5).

faire indistinctement et sans aucune faveur. » On ne peut donc, par des conventions particulières, déroger aux tarifs ni explicitement ni implicitement (1).

Ceci n'empêche pas les tarifs spéciaux, dans lesquels les Compagnies consentent aux voyageurs des réductions de prix ou une augmentation de confortable, en échange de conditions particulières auxquelles il se soumettent.

Ceci n'a pas empêché, on le comprend, des réductions sur les taxes du tarif général consenties par les Compagnies, non pas à titre de faveurs individuelles, mais au profit de certaines catégories de voyageurs.

Ceci n'a pas empêché même la délivrance, à certaines personnes, non pas en tant qu'individus, mais eu égard à leur situation, de billets de circulation gratuite. Ce que nous voulions mettre en lumière, c'est que, même ici, où le contrat semble bien à titre gratuit, le bénéficiaire de la carte de faveur fournit dans la plupart des cas (bien qu'indirectement et quelquefois par l'intermédiaire d'un tiers) la contre-valeur de l'avantage qu'il reçoit.

Et en effet, ces permis peuvent se diviser en deux catégories : les uns sont imposés aux Compagnies par l'Etat dans son intérêt ; les autres sont consentis de bonne grâce par elles pour des motifs d'intérêt privé.

Au profit de services publics, nous relevons la gratuité du transport pour les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, pour les agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt ; pour les employés des postes accompagnant les dépêches ; les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique ; pour les préfets dans l'étendue de leur département, dès qu'ils se déclarent en tournée de service, et dans les mêmes limites, pour les secrétaires généraux de préfecture, quand ils remplacent les préfets.

Y a-t-il là véritable transport à titre gratuit ? Non, car ces immunités, stipulées par le cahier des charges, arrachées aux Compagnies par l'Etat soucieux de diminuer les dépenses que lui occasionneraient les nombreux déplacements de certains de ses fonctionnaires, sont une contre-partie des avantages que l'Etat fait aux Compagnies, une con-

(1) A ce point de vue et à divers autres, des règles spéciales et souvent analogues régissent les transports des passagers par mer, quand ils sont effectués par les grandes Compagnies maritimes auxquelles l'Etat accorde des subventions pour l'organisation de services réguliers. Ces règles se trouvent dans les cahiers des charges annexés aux lois qui accordent ces subventions : elles comprennent, par exemple, l'obligation de traiter également tous les passagers et de transporter, soit à prix réduit, soit même gratuitement certaines personnes.

dition de la concession qui leur est accordée, des droits qui leur sont reconnus et qui vont jusqu'au recours à la garantie d'intérêt. Cela n'est-il pas suffisant pour que le transport de ces agents de l'Etat soit à titre onéreux à son égard ?

Les immunités de la seconde catégorie, nous le verrons, sont accordées dans l'intérêt même des Compagnies, et comme motif à chacune d'elles nous trouverons un service rendu, dont le transport gratuit n'est en quelque sorte que le paiement.

Les administrateurs et le personnel supérieur des Compagnies : directeurs, chefs de service, ingénieurs, employés circulant pour le service, médecins de la compagnie, ont leur parcours gratuit sur tout le réseau ou la portion de ligne où les appellent leurs fonctions ; cette gratuité s'impose presque et simplifie les rapports pécuniaires entre les Compagnies et leurs agents.

Les Compagnies accordent des permis de circulation gratuite à leurs entrepreneurs, aux ouvriers qui travaillent sur leurs chantiers et utilisent le chemin de fer pour s'y rendre. Ici encore, elles devraient, dans le salaire, indemniser les ouvriers de leurs frais de déplacement. Qu'importe alors que la Compagnie perçoive le prix du transport des ouvriers et le leur rembourse postérieurement, sous forme d'augmentation de salaire, ou que, renonçant à un encaissement dont elle devra restituer le montant, elle simplifie l'opération en accordant aux ouvriers le parcours gratuit ?

Les Compagnies délivrent des passes aux administrations des journaux, mais c'est en échange de leur publicité relative au service des trains, aux billets circulaires, aux assemblées générales, etc. ; c'est aussi pour se concilier les faveurs de la presse, toujours prête à relever les abus inévitables des grandes administrations. Ces billets ont donc pour contre-partie certains avantages appréciables que retirent les Compagnies de la bienveillance de la presse, de telle sorte que s'il n'y a pas prix payé en argent, on peut dire sans exagération qu'il y a paiement en services, en nature, *datio in solutum*.

Enfin, les agents des Compagnies et les membres proches de leur famille bénéficient de réductions ou de permis gratuits. Si la délivrance de ces permis est une des clauses expresses ou tacites du contrat de louage des employés, et si les cas dans lesquels elle a lieu sont limitativement déterminés, elle apparaît comme un élément de fixation du prix du louage de services. Si dans le silence du contrat de services, la Compagnie a le droit d'accorder ou de refuser, chaque fois qu'on lui en fait la demande, le permis de circulation gratuite, on peut le considérer comme une prime aux mieux notés, comme une gratification donnée à l'employé qui l'obtiendra, en échange de ses bons offices.

Ces billets et cartes de faveur ne sont donc délivrés par les Com-

pagnies de chemins de fer qu'en échange et en considération de certains services rendus par les bénéficiaires. Ce qui ne permet plus de voir ici un contrat de bienfaisance, « où une seule des deux parties procure à l'autre un avantage sans rien recevoir en échange. »

Mais, quand bien même le transport gratuit serait une pure faveur comme cela pourrait arriver de la part d'autres voituriers, nous ne verrions pas les raisons de le soustraire aux règles ordinaires du contrat de transport (1). L'onérosité est de sa nature habituelle ; rien ne s'oppose cependant à ce que, comme tout contrat de louage, il puisse devenir gratuit.

Les actions pouvant résulter du contrat devraient être données au titulaire d'un permis, comme au voyageur à prix réduit, et aussi étendues que s'il s'agissait d'un voyageur à plein tarif.

« En cas d'accident ou de retard, dit cependant M. Féolde (2), le bénéficiaire d'un permis ne peut invoquer son contrat comme le voyageur qui a payé sa place, pour réclamer une indemnité, car la Compagnie en le laissant voyager dans ses voitures s'est libérée de toute l'obligation qu'elle avait contractée envers lui. S'il veut agir contre la Compagnie en réparation du préjudice qu'il a éprouvé, il ne pourra le faire qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil. Entre le voyageur à plein tarif et le bénéficiaire d'un permis, il existe une différence qu'il importe de signaler : en vertu de son contrat, la Compagnie doit faire voyager le premier, tandis qu'elle laisse simplement le second voyager ; avec le premier la Compagnie joue un rôle actif, avec le second elle joue un rôle passif ».

« Cette distinction, répond fort justement M. Henri Mazen (3), est inadmissible ; la Compagnie a les mêmes obligations envers l'un qu'envers l'autre ; croit-on par exemple que les réclamations formulées contre un agent de l'exploitation n'auront pas la même valeur, qu'elles émanent d'un voyageur ayant un permis de circulation, ou d'un autre ayant payé sa place ? »

Nous n'admettons pas non plus qu'un voyageur à prix réduit, jouissant pour un motif quelconque d'une diminution de tarif, n'ait droit, le cas échéant, qu'à une indemnité limitée en proportion de la faveur dont il a joui.

Toutes ces distinctions nous semblent dénuées de fondement : du moment qu'un service public est organisé et fonctionne, tous ceux qui en profitent ont droit à la même somme de sécurité, aux mêmes garanties, aux mêmes actions produisant les mêmes effets. Si certains

(1) La dérogation n'est pourtant pas suffisante pour nous empêcher de faire entrer la notion de rémunération, sous quelque forme que ce soit : prix de transport, tarif de place, de passage, etc., dans la définition du contrat de transport.

(2) G. Féolde, *Des transports par chemin de fer*.

(3) Henri Mazen, *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs* (Paris, 1899), p. 36.

sont admis à en profiter à des conditions plus avantageuses, ce n'est là qu'une question préalable au transport lui-même : dès que celui-ci est commencé, ils se trouvent sur le même pied que tout voyageur quelconque, en vertu d'un même contrat, d'où doivent nécessairement découler les mêmes obligations et les mêmes droits.

Nous pouvons donc d'ores et déjà, sans avoir plus à y revenir, assimiler complètement au point de vue qui nous occupe dans ce travail le voyageur à plein tarif, le voyageur à tarif réduit, et le bénéficiaire d'un transport gratuit.

3. — *Il est tantôt civil, tantôt commercial.* — A l'égard du voiturier, le contrat de transport est commercial chaque fois que ce voiturier fait de l'industrie des transports sa profession habituelle. Un transport quelconque, en effet, constitue un acte de commerce pour celui qui l'exerce à titre d'entreprise, qu'il soit un particulier ou une société, concessionnaire ou non du domaine public. « La généralité des termes de l'article 632 du Code de commerce et l'unanimité de la jurisprudence sur ce point veulent que le droit commercial s'étende aux exploitations qui effectuent le transport des voyageurs (1). » Cette commercialité s'applique sans difficulté à l'Etat pour l'exploitation de son réseau (2), et à plus forte raison aux Compagnies concessionnaires (3). Mais un acte isolé de transport, même salarié, ne serait jamais commercial.

Du côté du voyageur, le contrat de transport ne sera commercial qu'à la condition de se rapporter à son commerce, d'être par exemple le déplacement d'un manufacturier pour les besoins de son industrie : le contrat prend alors ce caractère en vertu de la théorie de l'accessoire, que l'on peut ainsi formuler : on répute commerciaux comme actes accessoires d'un commerce, tous les actes faits par un commerçant et ayant pour objet direct l'exploitation de son commerce, que ces actes

(1) Et M. Thaller, *op. cit.*, p. 30, n° 32, ajoute : « Cependant, la logique du système de la circulation ferait rentrer dans le droit civil le transport des voyageurs et tout ce qui n'est pas une marchandise. Il faut ici laisser la logique de côté. La loi ne peut développer ses applications avec la rigueur des sciences exactes. »

(2) « Dès l'instant que l'Etat, dit M. Thaller, préside à une entreprise d'ordre pécuniaire, dans laquelle il procède non par commandement, mais au moyen de contrats d'exploitation, sa qualité de puissance publique devrait céder devant celle de l'entrepreneur », *op. cit.*, n° 184. — Le caractère commercial du réseau d'Etat a été reconnu en jurisprudence dans : Cass. req., 8 juillet 1889, D. 89.1.353, S. 90.1.473, et dans un arrêt du Conseil d'Etat du 22 juin 1889, D. 91.3.1.

(3) Que les Compagnies de chemins de fer soient des sociétés commerciales, l'article 632-2° du Code de commerce le dit implicitement, et des arrêts de cassation le consacrent, le 26 mars 1857 (D. 57.1.246), et le 30 décembre 1857 (D. 58.1.395). « Dans la situation actuelle des chemins de fer français, continue M. de la Gorce (*op. cit.*, p. 5, note 1), l'Etat, n'ayant point le monopole des voies ferrées, mais concourant au transport des voyageurs et des marchandises au même titre qu'une quelconque des Sociétés commerciales, revêt le même caractère que chacune d'elles. »

dérivent d'un contrat ou de faits illicites (1). Lorsqu'il s'agit du transport d'un voyageur non-commerçant, ou même de celui d'un commerçant, en voyage d'agrément, la convention est à son égard de nature civile.

De ces données, il est aisé de conclure que le contrat de transport ne possède pas par lui-même la nature commerciale (2), mais qu'il peut être un acte de commerce parfait, à l'égard des deux contractants ; qu'il peut l'être seulement pour le voiturier, ou pour le voyageur, ce qui lui donne un caractère mixte ; qu'enfin il peut être purement civil pour l'un et pour l'autre, et appartenir à ce titre exclusivement au droit civil (3).

Pour être complet sur les caractères du contrat de louage, il nous resterait à nous demander s'il est réel ou consensuel ; mais l'examen de cette difficulté trouvera mieux sa place dans la section suivante.

Résumant nos explications sur le contrat de transport, nous dirons :

Le contrat de transport des personnes est un contrat synallagmatique, souvent commercial, par lequel une personne qui, par le fait même devient voiturier, s'engage à conduire, par un mode quelconque de locomotion et sous des conditions que nous préciserons plus tard, une autre personne en un point donné, moyennant un prix proportionnel à l'importance du voyage. Ce contrat d'entreprise comprend donc essentiellement une obligation de faire « conduire du point de départ au point d'arrivée », à laquelle se joint souvent et accessoirement une obligation de donner, « mettre à la disposition du voyageur un matériel plus ou moins déterminé », obligation qui, considérée isolément, constituerait un louage de choses (4).

(1) On a essayé de soutenir que cette théorie concerne uniquement les faits causant des dommages aux choses, à l'exclusion des faits causant des dommages aux personnes. Mais cette distinction ne repose sur rien.

(2) On l'a prétendu, sinon pour tout contrat de transport, du moins pour le contrat de passage. Mais la jurisprudence a repoussé la théorie de la commercialité absolue du contrat de transport des passagers par mer. Il ne suffirait même pas pour échapper à cette fin de non-recevoir de le considérer comme un affrètement, puisque la Cour de cassation estime aussi que l'affrètement n'est pas commercial de sa nature et quelle que soit la qualité de l'affréteur, mais ne revêt ce caractère que si l'affrètement est conclu dans un but commercial, soit en vue d'une spéculation, soit que la conclusion de ce contrat se rattache à l'exercice de sa profession de commerçant.

A ce point de vue, le contrat de passage doit être assimilé entièrement au contrat de transport par terre ; nous analyserons ces diverses théories au chapitre de la compétence et nous y verrons que MM. Lyon-Caen et Renault prendront le contre-pied de la jurisprudence. Il nous suffit pour le moment d'avoir signalé la discussion et d'avoir appuyé sur la jurisprudence l'assimilation que nous faisons au texte.

(3) Nous aurons à tirer diverses conséquences du caractère civil ou commercial du contrat de transport, notamment au point de vue de la compétence des tribunaux appelés à juger leurs contestations avec les voyageurs.

(4) « Le contrat de transport, disent MM. Lyon-Caen et Renault (*Manuel de droit commercial*, 1899, p. 29), tient à la fois du louage de choses et du louage de ser-

Pour être le « voyageur » au sort duquel nous nous intéressons, il faut être lié à un voiturier par le contrat de transport ainsi entendu.

Cette première limitation écarte de nos préoccupations et de notre étude bon nombre d'accidents pouvant atteindre des personnes en voyage, mais que nous ne considérons pas à proprement parler comme des « voyageurs ».

Ce sont les tiers « écrasés », pour lesquels notre question ne se pose évidemment pas, puisqu'ils n'ont sûrement avec le voiturier écraseur aucun rapport contractuel, puisqu'ils sont évidemment soumis au droit commun des victimes, aux articles 1382 et suivants, puisqu'à leur égard il importe peu que l'auteur de l'accident soit un voiturier ou un quidam.

Ce sont les « employés », « ouvriers », « préposés » de toute nature, ayant avec le voiturier des rapports de patron à ouvrier et dont le recours pour blessures reçues au cours d'un transport qu'ils étaient chargés de diriger ou de surveiller est régi par les principes du louage de services, du contrat de travail. Le transport n'a pas été l'objet de l'engagement ; il est le milieu dans lequel doit s'exécuter le travail promis.

Ce sont ceux à qui il arrive malheur dans leur propre véhicule, blessés par exemple à la suite d'un désastreux écart de leur automobile. Ils se sont contusionnés ; il ne leur reste qu'à chercher à se guérir à moins de frais et le plus rapidement possible. Tout est fini par là et le droit n'a rien à y voir. Que si un tiers avait occasionné l'écart, il va de soi que le recours resterait encore en dehors de nos prévisions.

Ce sont enfin, nous l'avons vu, ceux qui, dans certaines circonstances, profitent de la gracieuseté d'un passant ou d'un ami.

Il ne suffit pas, pour rentrer dans les limites de notre étude, que l'accident ait frappé un voyageur lié à un voiturier par un contrat de transport, il faut encore que cet accident se soit produit pendant la période d'exécution du contrat de transport.

Notre section deuxième sera consacrée tout entière à l'examen de cette seconde limitation.

SECTION II. — La période d'exécution du contrat de transport.

Nous rechercherons, sous ce titre, entre quelles limites doit s'être produit l'accident pour mériter notre attention.

vices ; l'entrepreneur met à la disposition du public son matériel et les services de ses employés. »

§ 1. — Limites du contrat de transport.

Il est d'évidence que, pour que le contrat de transport puisse avoir une influence quelconque sur le recours consécutif à l'accident survenu, il faut au moins que ce contrat soit né au moment de l'accident et qu'il ne soit pas encore éteint.

Peu importerait qu'à un moment de leur existence ces deux personnes aient été liées par un contrat de transport, si l'on n'est plus sous l'empire de ce lien de droit.

Ce qui nous amène à nous demander quand commence et quand finit le contrat de transport, c'est-à-dire comment il se forme et comment il s'éteint.

1. — *Comment se forme le contrat de transport.*

Aucune formalité déterminée n'est requise pour la validité du contrat de transport : ce n'est pas un contrat solennel (1).

Nous ne croyons pas non plus qu'il soit un contrat réel. Quand un contrat a pour objet de faire naître l'« action en restitution d'une valeur fournie », il est tout naturel qu'il ne puisse se former que « par la fourniture de la valeur à restituer » (2). Or aucune prestation n'est exigée pour la formation du contrat de transport.

Nous voyons en lui un contrat purement consensuel, se formant, comme tout louage d'ouvrage, par le simple accord de volontés, que cet accord soit tacite, ou qu'il se manifeste expressément (3).

L'opinion dominante de la doctrine est en sens contraire.

Partant de ce fait que, tant que l'exécution du transport n'est pas commencée, malgré les arrangements intervenus et les engagements pris il n'y a pas transport effectif, mais simple projet de transport, que jusque-là il n'y a pas de responsabilité spéciale engagée, beaucoup d'auteurs concluent que le contrat de transport est un contrat réel, dont la formation est retardée jusqu'au moment où le voyageur confie réellement sa personne au voiturier, et dont les obligations réciproques ne prennent naissance qu'à compter de cet instant précis. Jusqu'à là il y aurait promesse valable et synallagmatique : d'une part,

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, nos 565 et 569 ; Guillouard, *op. cit.*, t. II, n° 740 ; Huc, *op. cit.*, t. X, n° 400 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2459.

(2) Marcel Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, Paris, 1902, t. II, n° 995.

(3) En ce sens : Bravard-Veyrières, *Traité de droit commercial*, t. II, p. 324 ; Carvare, *op. cit.*, p. 7 ; de la Gorce, *op. cit.*, p. 13-14 ; Huc, *op. cit.*, t. X, n° 400, va même jusqu'à l'admettre pour les marchandises : « Le contrat de transport est un contrat de louage, donc un contrat consensuel. Il commence à partir du jour où les parties se sont mises d'accord et non pas seulement à partir de la remise au voiturier des objets qu'il doit transporter. »

d'exécuter un transport ; d'autre part, d'y avoir recours ; il n'y aurait pas contrat de transport (1).

A notre sens, il est exact que les obligations accessoires à l'exécution du contrat de transport, — au nombre desquelles se trouve l'obligation pour le voiturier de réparer le dommage dont il serait déclaré responsable, — sont pratiquement retardées jusqu'au moment où commencera cette exécution : jusqu'au moment par exemple où le voyageur se sera présenté dans l'enceinte du chemin de fer pour être transporté. A tel point que si, après la conclusion des conventions dont nous discutons la nature, et avant leur exécution telle que nous la délimiterons tout à l'heure, le voiturier blessait le voyageur, le recours de ce dernier resterait sans contredit régi de tous points par les règles du droit commun.

On reconnaît donc unanimement que l'époque et le mode de formation du contrat ne sont d'aucune influence sur la responsabilité spéciale qui résulterait de ce contrat et coïnciderait seulement avec son exécution. Et cela même enlève presque tout intérêt pratique à cette discussion.

Mais s'ensuit-il que le contrat n'ait pas pris naissance ? Nullement. L'accord de volontés a fait naître les deux obligations principales des contractants : pour le voyageur celle de payer le prix ; pour le voiturier celle de transporter ce voyageur, soit à date fixe, soit à heure indéterminée. Il y a lien de droit, productif d'obligations : rien ne manque à la perfection du contrat, et peu importe que ce contrat ait été suivi ou non d'exécution immédiate.

Nous nous entendons pour qu'à tel prix, vous, artiste-peintre, fassiez mon portrait. Dira-t-on qu'il n'y a pas contrat mais simple promesse de contrat parce que vous ne tendez pas votre toile sans désemparer et que nous fixons jour pour la première séance de pose ? C'est le contrat lui-même qui contient une promesse d'exécuter ; cette promesse est l'objet de l'engagement de l'un des contractants ; l'existence du contrat ne saurait donc être mise en doute.

La situation ici est la même (2) : il y a si bien contrat qu'il n'y a plus

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n. 559 ; Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, t. IV, p. 520, § 373 ; Guillouard, *op. cit.*, t. II, n° 740 ; Sarrut, *Du transport par chemins de fer*, n° 4 ; Ed. Le Roy, *op. cit.*, donne sous le n° 6 (p. 13-14), un raisonnement analogue pour les transports par mer : « Le contrat de passage est un contrat réel. Ses conditions peuvent être débattues et fixées longtemps à l'avance, une partie du prix peut avoir été versée, il n'y a que promesse de transport, engagement sous condition à l'égard des deux parties, jusqu'au moment où le passager s'embarque sur le navire. Le contrat se forme à ce moment, s'exécute durant le voyage, les obligations ne cessent qu'à l'arrivée à destination, une fois le passager débarqué. »

[(2) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2449.

besoin d'aucune entente pour passer de la promesse de contrat au contrat lui-même : une simple constatation de l'accord suffira ; et si le voyageur ne se présentait pas pour se faire transporter, il devrait cependant son prix.

Ce qui a pu tromper, c'est que « dans le droit moderne, la formation *re* des contrats n'a plus tout à fait la même fonction que dans l'antiquité. Les jurisconsultes anciens se servaient de ce procédé pour donner force à des conventions que nous considérons comme parfaitement valables par elles-mêmes, indépendamment de tout acte d'exécution... Nous ne l'avons gardé que dans les hypothèses où son emploi est indispensable, parce que l'obligation à faire naître à la charge de l'une des parties a précisément pour objet la restitution d'une chose que l'autre lui fournit » (1).

En réalité, notre contrat rentre dans la catégorie des contrats in-nommés *do ut facias* qui, réels en droit romain et n'y acquérant force obligatoire que par un commencement d'exécution, sont consensuels en droit français, et se forment dès le jour de la convention.

Nous rappelant qu'en matière commerciale comme en matière civile, le contrat consensuel est parfait par le concours d'une offre et d'une acceptation, il nous sera facile d'indiquer, dans chaque cas déterminé, comment prendra naissance le contrat de transport.

S'agit-il d'un voiturier occasionnel, les conditions du transport seront à débattre et le contrat se formera au moment de l'accord des volontés.

S'agit-il d'un voiturier de profession, des cas analogues pourront se présenter, par exemple quand des voyageurs lui demanderont d'accomplir des voyages imprévus, inaccoutumés, ou à des conditions spéciales.

Mais, dans l'hypothèse normale et courante, ce voiturier fait à tout venant des offres constituant de sa part une sollicitation générale et indéfinie. Ce sera par voie d'affiches, de circulaires ou de prospectus, d'insertions dans les journaux, d'horaires répandus dans le public ; ce pourra être par la mise en circulation de véhicules dont on connaît la destination et l'itinéraire, et dont chacun a la faculté de profiter au passage : omnibus, tramways, bateaux ; ce pourra être même, comme le cas se présente pour les voitures publiques, par un simple stationnement à des endroits à ce destinés, dans les rues ou sur les places d'une ville, qui vaut offre au public, au prix des tarifs déterminés par les règlements.

Le contrat se forme par une acceptation de cette sollicitation, à

(1) Marcel Planiol, *op. cit.*, t. II, n° 996.

l'instant même où une personne quelconque se présente et fait connaître au voiturier son intention de profiter des offres permanentes par lesquelles il mettait ses services à la disposition du public.

La forme de cette acceptation est très variable ; elle n'est d'ailleurs d'aucune importance, pourvu que soit manifestée clairement et de façon certaine l'intention du passant d'user du mode de transport qui lui est offert.

Cette volonté résulterait suffisamment du fait par un quidam de faire un signe au cocher, de lui dire qu'il l'arrête et même de s'introduire dans une voiture de place en offrant de payer le prix (1) ; du fait de poser un pied sur le marchepied d'un tramway, ou d'en saisir la main courante en s'appêtant à y monter (2).

Le fait par un particulier de se présenter ainsi emporte acceptation du contrat dont le stationnement ou le passage indiquent l'offre. Le voyageur a le droit de s'introduire dans la voiture ou le tramway sans avoir aucune explication préalable à donner au conducteur ni consentement à solliciter ; dès qu'il a usé de ce droit, l'accord de volontés existe et le contrat est parfait.

Remarquons que si le voiturier, ayant fait des offres publiques, ne pourrait refuser les voyageurs qui se présentent alors qu'il reste des places parmi celles qu'il met à la disposition du public (3), il est d'au-

(1) Voir un jugement du tribunal de paix de Paris, XIX^e arrondissement, du 5 janvier 1882 (D. 82.3.110), reconnaissant qu'il y a là non pas une voie de fait, mais la conclusion d'un contrat.

(2) Bruxelles, 19 novembre 1900, D. 1902.2.366 ; « Une Compagnie de tramways, en publiant l'itinéraire de ses voitures, l'horaire, les prix et l'indication des points d'arrêt, fait au public des offres de transport qui, du moment où elles sont acceptées, deviennent un contrat de transport parfait, formé par le consentement des parties. »

La question de savoir si, dans tel cas déterminé, l'acceptation est suffisamment claire, est d'ailleurs une question de fait, dont l'appréciation est laissée aux tribunaux.

(3) Pour des raisons d'ordre public et d'hygiène, exception est cependant faite pour les personnes en état d'ivresse, pour les individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs, à qui l'entrée des voitures de chemins de fer est interdite ; pour les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs, qui peuvent être exclues des compartiments affectés au public (art. 60, décr., 1^{er} mars 1901).

Une seconde exception doit être faite pour les transports maritimes ; nous ne pensons pas que l'armateur soit lié par les annonces qu'il a faites au point d'être obligé de recevoir toute personne à bord de l'un de ses paquebots destiné au transport des passagers : le contrat de passage se forme *intuitu personæ*, relativement aux deux parties contractantes. La Compagnie de navigation doit conserver la faculté d'accepter ou de rejeter les propositions qui lui sont adressées, et prendre en considération « non seulement l'état de santé des personnes qui contractent avec elle, mais aussi leur moralité et le rang qu'elles occupent dans la société ; cela, à

tre part entendu tacitement qu'il ne s'est engagé à recevoir les voyageurs dans son véhicule que dans la mesure où cela lui est possible ; lors donc que l'affluence des voyageurs a rendu tout son matériel indisponible, il ne peut plus être tenu d'en accepter de supplémentaires.

Les Compagnies de chemins de fer et de navigation font, elles aussi, « par le fait que les guichets des gares sont ouverts, et les tarifs affichés ou publiés, des offres de transport à toute personne qui les désire, et pour toutes les stations auxquelles les règlements lui permettent d'accéder ».

Mais puisqu'un voyageur ne peut monter en wagon ou prendre place dans un paquebot qu'après s'être au préalable muni d'un billet, son acceptation sera forcément expresse, et le contrat se formera, « particulier et déterminé : du côté du voyageur, par la formule même de son désir ; du côté de la Compagnie, par un acquiescement peut-être tacite, le plus souvent manifesté par l'indication que fait l'employé du prix que le voyageur doit verser ». Et même cette seconde partie de la formule de M. de la Gorce (1) nous semble déjà inexacte, puisque nous considérons la pollicitation indéterminée de la Compagnie comme suffisante pour que puisse se former le contrat à son égard au moment précis où elle aura connaissance de chaque acceptation déterminée, et sans qu'il y ait besoin d'acquiescement ultérieur.

Une difficulté un peu inattendue a été parfois soulevée à propos de la formation du contrat de transport par chemins de fer. De ce que, d'une part, l'article 4 du tarif général G. V. dit : « Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Le paiement est constaté par la délivrance du billet » ; de ce que, d'autre part, c'est d'ordinaire au moment de prendre son billet qu'on indique au représentant de la Compagnie sa volonté d'accepter les offres qu'elle a faites, on a cru et soutenu que le contrat se formait par le paiement du prix et la délivrance du billet.

Le contrat serait donc réel de façon nouvelle, non plus quant à la personne, mais quant à la prestation du voyageur.

Cette opinion ne repose sur aucun fondement sérieux. Il est certain que l'article 4 du tarif général G. V. n'est pas autre chose qu'une mesure de police intérieure des chemins de fer, destinée à prévenir les fraudes par un paiement préalable et à faciliter la preuve de ce paiement par la délivrance d'un billet ; il ne vise nullement l'opération juridique, n'influe en rien sur la formation du contrat.

raison de la vie commune, des relations forcées que crée un voyage entre tous les passagers, du danger de contamination possible, des événements que le navire peut avoir pour théâtre et qui engageront la responsabilité de la Compagnie ». Le Roy, *op. cit.*, nos 12 et 15. En ce sens ; Marseille, 9 novembre 1880, *Recueil du Havre*, 1881.2.28. — En sens contraire : Aix, 8 février 1853, D. 55.2.329.

(1) De la Gorce, *op. cit.*, p. 14.

Ce contrat s'est formé par la seule déclaration de volonté qu'est la demande du billet pour telle station. Puis viennent, pour le voyageur : le paiement du prix, pour la Compagnie, la délivrance du ticket. Quoique presque concomitantes, ces formalités ne sont donc déjà plus la conclusion du contrat ; elles manifestent seulement les obligations des parties contractantes. Etant : de la part du voyageur l'exécution de sa principale obligation, de la part de la Compagnie la constatation, la reconnaissance de cette exécution, la quittance du prix de transport et la preuve du contrat intervenu, ce sont en somme des formalités inutiles à la perfection du contrat, indépendantes et postérieures à sa conclusion.

En veut-on une preuve ? On peut fort bien concevoir, et la pratique des chemins de fer a parfois recours à ce procédé, une Compagnie offrant au public d'organiser dans telles conditions tel train d'excursion, si un minimum de cinquante voyageurs lui est assuré. Pour permettre aux adhésions de se produire, elle ouvrirait sur ses registres une liste d'acceptation où ceux qui désireraient profiter de cette offre seraient invités à s'inscrire. Il y aurait de leur part dans le fait de cette signature, acceptation éventuelle d'une offre éventuelle de transport et, dès l'instant où les cinquante noms seraient atteints, la condition se réalisant et rendant ferme l'offre faite, il y aurait contrat de transport parfait, obligatoire pour les deux parties, sans que personne songe même à soutenir qu'il faille attendre les formalités de la remise du billet et du paiement du prix, qui n'auront évidemment lieu que plus tard.

Le contrat de transport des personnes par chemins de fer est donc consensuel au même titre que s'il était effectué par tout autre voiturier (1) et se forme à l'instant même où le voyageur se présente au guichet de la gare et réclame son billet.

2. — *Comment s'éteint le contrat de transport.*

Le contrat de transport se dissout normalement par l'accomplissement des obligations réciproques des deux contractants.

Il prendra donc fin au moment de l'arrivée à destination si le paiement du prix a été effectué auparavant ; sinon au moment de ce paiement.

Pour le transport par chemins de fer et par bateaux, le moment de l'arrivée à destination ne sera pas l'instant où le voyageur quitte le

(1) Joseph Roger, *Du transport des personnes par chemins de fer* (Montpellier, 1902). — Rationnellement donc, et quoique la pratique ne l'admette pas, il faudrait permettre au voyageur qui ne serait pas muni de billet d'exiger le transport, à condition de prouver qu'il en a payé le prix. En ce sens : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2473, note 4.

véhicule, mais celui où, en remettant son billet, et en abandonnant son titre, il sortira de l'enceinte réservée aux voyageurs (1).

Encore faut-il que ce voyageur ne bénéficie pas d'un coupon de retour, auquel cas, la Compagnie n'ayant accompli que la moitié de son obligation, il va de soi que le contrat subsiste jusqu'à entière libération.

Il en serait de même pour le titulaire d'une carte d'abonnement aux chemins de fer et aux tramways ; puisqu'il conserve la faculté d'user à son gré de telle ligne ou de tel réseau, le contrat n'expirera qu'avec la période de validité de cette carte.

Exceptionnellement, le contrat de transport pourrait se trouver résilié par un événement de force majeure, interrompant la circulation.

§ 2. — Limites de l'exécution du contrat de transport.

Est-ce à dire que, pendant toute la durée, ainsi délimitée, du contrat de transport, se manifesteront les obligations réciproques des parties ?

Sans doute, les obligations principales, celles qui forment la matière du contrat, subsisteront pendant tout ce laps de temps, et chaque partie conservera le droit d'exiger de l'autre ce à quoi elle s'est engagée ; mais il est un certain nombre d'obligations accessoires à l'exécution du contrat, accessoires notamment à l'accomplissement de l'obligation du voiturier, au transport lui-même, qui ne prennent naissance que lorsqu'il y a véritablement voyage et qu'on ne concevrait pas entre temps.

De ce nombre se trouve l'obligation éventuelle de réparer le dommage causé dans l'exécution du contrat.

Je prends un billet, puis je sors de la salle des Pas-Perdus attendre un ami sur la chaussée et je suis renversé violemment par une voiture du service de factage. J'ai été blessé par le voiturier pendant le contrat ; soutiendra-t-on cependant, sous prétexte que l'accident s'est produit entre les deux termes extrêmes du contrat de transport, qu'il y a quelque rapport entre l'accident et le contrat et que, par suite, ma situation juridique pourrait être modifiée, du fait de l'existence de ce contrat ? C'est bien peu vraisemblable : l'accident sera régi par le droit commun, comme si les parties s'étaient ignorées, et comme s'il n'y avait eu entre elles aucun rapport contractuel.

Pour que le contrat puisse influencer sur les conséquences juridiques

(1) Un arrêt de la Cour de Paris (4^e Ch.) du 9 août 1894 (D. 98.2.242), parle incidemment de la fin du contrat de transport des voyageurs ; en réalité il est très peu précis et se borne à constater que ce contrat est « terminé à l'arrivée en gare », mais qu'il impose cependant à la Compagnie « l'obligation de mettre à la disposition des voyageurs des employés chargés d'enlever les bagages ou colis de la salle où ils sont livrés et de les transporter sur les voitures désignées par les voyageurs ».

de l'accident, il faut que cet accident soit arrivé pendant la période d'exécution du contrat de transport.

Mais, à quel critérium reconnaître que l'exécution du contrat de transport est commencée ou qu'elle est terminée ?

Pour les voyages en voiture, tramway, omnibus, la période d'exécution du contrat de transport se confond avec la période d'exécution du transport, et se limite au laps de temps pendant lequel le voyageur se trouve dans le véhicule. Elle commence à son entrée, se prolonge en cours de route, pour prendre fin à l'instant précis où il quitte la voiture.

Il est beaucoup d'entreprises de transports pour lesquelles la solution n'est pas aussi simple : toutes celles qui comprennent dans leur fonctionnement régulier un aménagement spécial, réservé aux voyageurs, avant ou après leur séjour dans le véhicule, un embarcadère et un débarcadère, faisant partie intégrante et pour ainsi dire constitutive du mode de transport. On n'y pénètre qu'au moment de se mettre en route, quand commence la véritable période d'exécution du contrat, et dès qu'on s'y trouve, on est soumis aux règlements du voiturier, on est véritablement dans son exploitation.

Pour les voyages dans lesquels on utilise ces entreprises, il y a deux périodes bien distinctes à envisager dans l'exécution du contrat de transport : l'exécution proprement dite du transport, qui comprend tout le temps passé par le voyageur dans le véhicule ; et ce qu'on pourrait appeler l'hébergement du voyageur, qui comprend le temps passé par lui dans les locaux accessoires au transport lui-même.

Notre étude devra s'étendre aux accidents survenus pendant la seconde de ces périodes, puisque déjà y est effectivement commencée, sinon l'exécution du transport, du moins l'exécution du contrat de transport.

Reste à en fixer les limites exactes.

La difficulté se présente pour les transports par chemins de fer, pour les transports par mer, pour les services de bateaux sur rivières faisant usage du ponton d'embarquement, tels les bateaux-mouches à Paris, pour le Métropolitain, etc.

Nous nous bornerons à l'examiner pour les chemins de fer, où elle est la plus fréquente et la plus délicate ; il sera facile d'étendre par voie d'analogie aux autres hypothèses qui lui donnent naissance les raisonnements et les conclusions auxquelles nous aurons abouti.

Entre l'instant où le voyageur s'est présenté au guichet de la gare de départ, et celui où il prend possession de sa place, il traverse diverses salles de la gare : salle des pas perdus, salles d'attente, et pénètre sur les quais d'embarquement ; en cours de route, il profite des arrêts pour descendre de wagon, se promener sur les quais des gares

intermédiaires, changer de train, entrer dans les buffets ; parvenu à destination, il traverse les quais d'arrivée et divers locaux de la gare avant de se retrouver sur la voie publique.

Il semble bien, d'une part, si l'on recherche ce qui est déjà un commencement d'exécution du contrat de transport et ce qui ne le serait pas, que le moment où le voyageur manifeste la volonté de demander l'exécution du contrat et où la Compagnie la constate en lui ouvrant les locaux qui servent directement et uniquement à l'exécution du transport, est celui où le voyageur passe le contrôle qui garde cette enceinte réservée, et où l'on n'est admis qu'en vertu de son billet, preuve du contrat. Jusqu'alors, rien n'indiquait que le voyageur, muni d'un billet lui donnant le droit de prendre l'un des trains de la journée (1), comptait user du premier convoi en partance ; c'est donc alors que doivent prendre naissance les obligations accessoires en sommeil, car c'est alors que commence l'exécution du contrat de transport.

Il semble bien, d'autre part, que l'exécution du contrat de transport prenne fin non pas à la descente du wagon, ni à la sortie de la gare, mais à la sortie des locaux réservés, c'est-à-dire au passage au contrôle de sortie où le voyageur, remettant son billet, abandonne son titre, et, par suite tient la Compagnie quitte de ses obligations (2). Peu importe le séjour ultérieur du voyageur dans d'autres parties de la gare.

Entre ces deux époques, dont la seconde d'ailleurs correspond à la cessation du contrat lui-même, le contrat de transport s'exécute et produit tous ses effets, sans qu'il y ait à distinguer si le voyageur est ou non dans le véhicule ; et la responsabilité spéciale trouverait son application aussi bien au cas d'accidents dus au peu de solidité d'un hangar sous lequel le transporteur abritait le voyageur avant de l'embarquer ou d'un hall qu'il lui faisait traverser à destination, qu'au cas d'accidents survenus en cours de route, par déraillement ou de toute autre manière.

Au profit des porteurs de cartes, donnant droit à un transport permanent ou à des transports répétés, telles que les cartes d'abonnement, les permis de circulation, les billets circulaires, cette responsabilité spéciale prendrait naissance chaque fois que voyageur et voiturier auraient repris contact, et tant que ce contact existerait ; elle serait

(1) Strictement, les billets de chemins de fer ne sont valables pour tous les trains de la journée que dans les gares où la délivrance des billets est permanente. Certaines Compagnies mentionnent sur le billet l'heure et le numéro du train pour lequel il doit être utilisé. Mais, d'une façon générale, les Compagnies se montrent très larges à cet égard. Notons encore les billets pris à des bureaux de villes, ou à l'avance à certaines agences.

(2) MM. Lyon-Caen, note sous Cass., 10 novembre 1884, S. 184.1.129 ; et Louis Sarrut, note sous le même arrêt, au D. 85.1.433.

tour à tour suspendue et reprise pendant l'exécution de chaque transport, d'après les passages successifs aux divers contrôles.

En fait, les contrôles ne sont pas placés de façon uniforme dans toutes les gares, et l'ordonnance du 15 novembre 1846 (art. 61), pas plus que le décret du 1^{er} mars 1901 (art. 57-1^o) ne précisent les limites de cette « enceinte du chemin de fer » dans laquelle « il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire, de circuler ou de stationner ».

« On doit manifestement entendre par enceinte du chemin de fer, dit un jugement du tribunal correctionnel de Mayenne, en date du 3 février 1899 (1), la voie ferrée, les quais d'embarquement et encore les couloirs, salles d'attente et autres parties de la gare dans lesquelles il n'est possible d'entrer que sur la présentation d'un billet ou permis. En principe, tel n'est pas le régime de la première salle des pas-perdus, dans laquelle ouvrent les guichets pour la distribution des billets et l'enregistrement des bagages, très généralement ouverte à tout venant, fréquentée en fait par toutes personnes, même sans dessein ou but de voyage. »

La Salle des Pas-perdus n'étant jamais comprise dans l'enceinte, la responsabilité de la Compagnie pour des accidents qui s'y seraient produits sera régie par le droit commun, que le réclamant ait ou non contracté avec elle.

Les quais d'embarquement sont toujours compris dans l'enceinte (2).

Quant aux salles d'attente, tantôt elles y sont comprises ; plus souvent elles ne le sont pas.

Est-ce à dire que tout accident arrivé dans l'enceinte réservée, à une personne autre qu'un employé doive nous intéresser ?

Cela serait si des voyageurs ne pouvaient profiter d'une carte d'abonnement, d'un billet pris à l'avance pour pénétrer sur les quais chercher un ami. Dira-t-on alors que l'exécution du transport est commencée ? Ce serait inexact et, logiquement, ce voyageur doit rester soumis au droit commun. Mais, étant donnée sa situation particulière, il nous semble que, jusqu'à preuve contraire, l'exécution du contrat devrait être présumée et qu'il incomberait à la Compagnie, demandant

(1) Trib. corr. Mayenne, 3 février 1899, D. 1901.2.334. — Cf. Trib. corr. Corbeil, 11 novembre 1898, *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 99.2.28.

(2) Dans certaines grandes gares, où les trains entrent en gare perpendiculairement au bâtiment central, il y a des quais intérieurs distincts des quais d'embarquement. Il y a bien alors, à l'entrée de ces quais intérieurs, un premier contrôle organisé, mais il est très sommaire, ne comporte pas de poinçonnage, et semble destiné seulement à empêcher l'encombrement à certaines heures : on y admet très largement le public, il y a plutôt là une mesure de police. Le véritable contrôle étant celui organisé à la tête des quais d'embarquement, les autres quais nous semblent devoir être exclus de l'enceinte.

l'application du droit commun, de prouver que le voyageur n'était pas venu là dans l'intention de se mettre en route, de réclamer l'exécution de son contrat. Cette preuve lui serait particulièrement difficile dans les grandes gares, où à toute heure, il y a des départs dans telle direction donnée.

Cela serait surtout si la prohibition pour les tiers de pénétrer sur les quais était rigoureusement observée. Bien loin de là, des instructions ministérielles invitent les Compagnies à permettre l'accès des quais aux personnes non munies de billets, accompagnant des voyageurs dont l'état réclamerait des soins particuliers. Et les Compagnies, poussant plus loin la tolérance, ont toujours admis sur les quais, avec une grande facilité les parents ou amis qui accompagnaient les voyageurs ou qui venaient les attendre. « Quelques-unes ont subordonné cette faculté au paiement d'une redevance minime au profit des œuvres de bienfaisance de la Compagnie, en l'étendant à quiconque voulait pénétrer sur les quais. Cette perception n'a jamais été homologuée » (1).

Ces tickets n'éveillent aucune idée de contrat de transport, et leurs porteurs, qu'on laisse ainsi gagner les quais, ne peuvent pas être assimilés à des voyageurs. M. Mazen (2), qui à première impression pourrait paraître d'un avis opposé, développe notre opinion, mais en tire une conclusion à laquelle on ne s'attendait guère : « La délivrance des billets, dits de quais, engage aussi la responsabilité contractuelle de la Compagnie ; il est vrai que ce n'est plus un contrat de transport qui est intervenu ; ce billet ne confère pas le droit de faire un voyage quelconque, ni même celui de monter dans les voitures, mais il permet pendant sa durée de validité (une heure, en général), l'accès des salles d'attente et des quais de débarquement » (Nous sommes jusqu'ici, pleinement d'accord avec M. Mazen : il n'y a pas là contrat de transport ; il y a cependant contrat) ; « la taxe perçue est le résultat d'une simple convention de droit commun intervenant entre la Compagnie et les personnes qui acceptent de la payer pour obtenir un passage sur les quais, que l'article 61 de l'ordonnance de 1846, devenu l'article 57-1^o du décret du 1^{er} mars 1901, permet de leur refuser ». D'où nous concluons qu'au cas d'accident, naîtra une responsabilité, modifiée peut-être par l'existence de ce contrat comme elle le serait par le contrat

(1) Le ministre des travaux publics, continue M. Cavaré (*op. cit.*, p. 53), a, par décision du 2 décembre 1889, refusé d'homologuer le tarif spécial qui était proposé à son approbation par la Compagnie du P.-L.-M., pour régulariser cette perception. Elle constitue une pratique illégale (art. 44 de l'ordonnance de 1846, reproduit sous le même numéro dans le décret du 1^{er} mars 1901), mais comme tout le monde y trouve son avantage, personne ne s'en plaint.

(2) Henri Mazen, *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs* (Paris, 1899), p. 36.

de transport, mais qui ne pourra jamais être qu'analogue à celle que nous étudions, sans se confondre avec elle. Et nous ne croyons pas légitime de conclure, avec M. Mazen : « Pour tout accident arrivé dans ce délai et dans ses locaux, nous n'hésitons pas à considérer le porteur du billet comme un voyageur ordinaire. » De ce que deux situations voisines produisent des résultats analogues, il ne résulte nullement que ces situations soient identiques et puissent être confondues.

Entre les deux points extrêmes qui délimitent la période d'exécution du contrat de transport, nous avons donc le laps de temps pendant lequel le voiturier et le voyageur sont en rapports effectifs, doivent se soumettre, s'il y a lieu, aux prescriptions qui leur sont imposées, peuvent exiger l'un de l'autre l'accomplissement de leurs obligations réciproques, et où peut-être les obligations spéciales découlant du contrat de transport et liant le voiturier au voyageur, font naître une responsabilité spéciale.

SECTION III. — Situation de ceux qui profitent sans droit de l'industrie du voiturier.

D'après les développements que nous venons de donner, nous n'aurions pas à nous occuper de ceux qui, sans droit, se sont introduits dans un véhicule où ils sont des intrus, puisqu'ils n'ont pas contracté préalablement avec un voiturier pour le transport de leur personne.

Cette hypothèse mérite cependant d'être examinée en détail ; peut-être trouverons-nous certains cas où ces intrus ou prétendus tels devront être assimilés à des voyageurs et trouveront place dans notre étude.

La question ne se soulève guère pour les voitures de place, où il y a conclusion du contrat de transport par le fait même de l'introduction dans la voiture ; il en serait peut-être autrement si on s'y était introduit à l'insu du cocher, mais c'est là une hypothèse très peu vraisemblable.

Elle ne se présente pas plus pour les tramways, où le billet est délivré en cours de route par le conducteur, sans que le voyageur soit tenu de le réclamer (1).

(1) Trib. corr. Seine, 16 mars 1901, D. 02.2.22 : « Le fait par une personne d'entrer et de voyager dans un tramway sans être munie d'un billet, n'étant actuellement interdit ni par une loi, ni par un décret, ni par un arrêté préfectoral, ne constitue ni délit, ni contravention. » — De même : Cass. crim., 7 juin 1901, D. 01.1.344 : « Le fait par un voyageur de monter dans un tramway sans avoir pris un billet au bureau de la station, ne constitue pas, comme en matière de chemins de fer, une infraction punissable. »

Mais elle deviendrait pratique pour les transports par navigation, et elle se pose très fréquemment pour les transports par chemins de fer.

La difficulté s'augmente de ce que, parfois, l'absence d'accord préalable n'est qu'illusoire : le voyageur arrive en gare à l'instant même où le train s'ébranle et saute sans billet dans le fourgon ou même en voiture. Il le fait du consentement des employés qui, le connaissant et n'ayant pas de doute sur son honorabilité, n'ont appliqué dans toute leur rigueur ni l'article 4 des tarifs généraux homologués, d'après lequel le voyageur doit payer le prix de sa place préalablement au transport, ni l'article 58 du décret du 1^{er} mars 1901, aux termes duquel il est défendu d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et d'y monter quand le train n'est plus complètement arrêté ; le voyageur, ayant pris un billet pour une station déterminée, se décide en cours de route, par suite d'une perturbation atmosphérique, à continuer le trajet au delà du terme marqué sur le billet et, n'ayant pas le temps de prendre un nouveau ticket, prévient le chef de train. Dans ces deux cas, il y aura, malgré l'absence du billet dont la remise, nous l'avons vu, n'est pas une condition essentielle du contrat, véritable conclusion d'un contrat avec la Compagnie, en la personne de son représentant (1). Puisqu'il y a eu consentement du voiturier, le contrat consensuel est parfait et nous retombons dans les situations précédentes (2).

Quand l'absence de contrat est réelle, on conçoit que la situation du voyageur puisse : 1^o n'avoir rien d'illicite ; 2^o être illicite sans être frauduleuse ; 3^o être frauduleuse en même temps qu'illicite.

Que décider dans chacun de ces cas ?

1. — *Il n'y a pas eu contrat, mais la situation du voyageur est licite.*

Tel serait le cas du voyageur qui, sur les lignes d'une Compagnie autorisant formellement dans ses règlements la perception à l'arrivée d'un supplément de prix pour un parcours prolongé en cours de route, ou même prévoyant seulement l'hypothèse dans ses tarifs et en fai-

(1) Il faudrait même décider que, dans ces cas, il n'y a pas contravention, car le voyageur a agi avec l'autorisation au moins tacite des agents ; s'il n'a pas payé le billet ou le coupon qui lui en tiendra lieu, c'est parce que les agents n'ont pas encore voulu ou pu lui en réclamer le montant.

(2) Le billet n'est, en définitive qu'un instrument de preuve du contrat conclu entre la Compagnie et le voyageur ; la Compagnie, en dispensant expressément ou tacitement le voyageur de passer au guichet prendre un billet, l'a autorisé à continuer sa route, et, au point de vue du droit, sinon au point de vue de la preuve, la situation du voyageur sans billet est identique à celle du voyageur nanti d'un billet. — V. Rennes, 2 juin 1886, D. 87.2.245 et la note ; S. 89.2.28.

sant sans difficulté une application constante, aurait dépassé la station indiquée sur son ticket. Que ce soit involontairement, parce qu'il s'était endormi ou qu'il n'a pas entendu ou compris l'appel par l'employé de service du nom de la station destinataire ; ou que ce soit volontairement et en raison de cette pratique qu'il connaissait, il suffit qu'il veuille régulariser sa situation en acquittant le supplément de prix au prochain contrôle ou à la gare d'arrivée, et que d'ailleurs il n'ait à aucun moment cherché à frustrer la Compagnie, pour que ce voyageur soit en règle.

Nous avons en ce sens un jugement du tribunal civil de Toulouse du 15 juillet 1893, confirmé sur ce point par arrêt de la Cour de Toulouse, du 5 décembre 1893 (1). L'intimé n'avait fait part à personne de son désir de continuer son voyage au delà du terme fixé par son billet. La Cour se fonde, pour supposer sa bonne foi, sur les règlements intérieurs de la Compagnie du Midi, qui l'autorisaient à payer son supplément à l'arrivée : « Attendu que, d'après les règlements de la Compagnie du Midi, que connaissait bien L..., et l'application constante qui en est faite, tout voyageur peut en cours de route prolonger son parcours ; que ce que réclame le contrôleur à l'arrivée, c'est uniquement le supplément du trajet... ; attendu que par ce règlement invariablement appliqué, sauf dans des occasions exceptionnelles de fraude ou de mauvaise foi, ce qui n'est pas le cas de L..., la Compagnie des chemins de fer du Midi a créé un état de fait qu'elle ne saurait répudier aujourd'hui... »

Il résulte de cette décision que la contravention ne saurait être retenue quand il est de pratique constante que les voyageurs peuvent, en cours de route, prolonger leur parcours, à condition de payer à la gare d'arrivée un supplément, et que le voyageur avait l'intention d'acquitter ce supplément en temps et lieu (2) ; qu'en conséquence, lorsqu'un voyageur — qui, en l'espèce, s'était endormi — a dépassé de bonne foi la gare pour laquelle il avait demandé un billet, ayant d'ailleurs l'intention de payer le supplément de taxe à l'arrivée, la demande en dommages-intérêts formée contre la Compagnie de chemins de fer

(1) D. 94.2.412 ; confirmé Cass., 13 mars 1895, *Revue pratique des chemins de fer*, décembre 1897.

(2) Il y a cependant des dissidences : « Il importe peu, dit un arrêt de la Cour de Paris, du 22 novembre 1898 (S. 99.2.125), que la délivrance de billets supplémentaires pour la prolongation du parcours soit prévue par le règlement de la Compagnie, alors qu'il n'est pas établi que ce service accessoire lui soit imposé par son cahier des charges ou par un arrêté administratif. Si la Compagnie a organisé ce service pour la commodité des voyageurs et pour le cas de nécessités imprévues, il ne s'ensuit pas qu'elle soit tenue de réserver cette faculté aux voyageurs qui en useraient dans un but de vexation. » Elle resterait donc libre de la leur accorder ou refuser, suivant les cas, d'absoudre la contravention ou de la maintenir de sa propre autorité, et sans que les tribunaux aient rien à y voir.

par ce voyageur blessé, dans un accident qui s'est produit durant la partie du trajet accomplie au delà de ce point, ne peut être déclarée irrecevable par ce motif que le voyageur aurait commis une infraction à la législation sur la police des chemins de fer.

On pourrait même dire qu'ici encore il y a contrat tacite, plutôt qu'absence de contrat (1), ce qui justifierait pleinement l'assimilation que nous faisons avec les situations précédentes, quant aux suites de l'accident.

2. — *La situation du voyageur est illicite, sans être frauduleuse.*

Tel serait le cas du voyageur qui, au vu et au su des agents, et malgré leur défense, se serait précipité sur un train en partance dans lequel il tenait essentiellement à s'embarquer ; ou encore, sur un réseau qui a toujours rigoureusement appliqué la règle que la destination dépassée équivaut à l'absence de billet, le cas du voyageur qui aurait, sans y parvenir, fait son possible pour régulariser sa situation, n'ayant pu par exemple se faire entendre du chef de train qu'il s'efforçait de prévenir, et qui prouverait sa bonne foi en établissant qu'il a parlé à ses voisins de route de son intention de se mettre en règle le plus tôt possible ; le cas du voyageur qui se serait endormi et aurait dépassé sans s'éveiller le point d'arrivée (2). Ici, il n'y a pas eu accord de volontés,

(1) C'est ce que semble dire M. Labbé : « Le voyageur doit un complément du prix de transport, qu'il a promis tacitement ; la situation est régularisée comme elle l'aurait été au moment où il brûlait la station, ou en cours de route, ou à des contrôleurs de voiture, en offrant le complément du billet insuffisant qu'on présente. La Compagnie doit à ce voyageur inattendu une indemnité du dommage, comme à tout autre, et ne peut répondre : Lorsque l'accident s'est produit, vous étiez un intrus dans le wagon de chemin de fer. L'engagement limité que la Compagnie avait contracté de vous transporter dans un lieu déterminé avait pris fin. Vous n'aviez plus rien à exiger de moi. Je n'ai aucune responsabilité envers une personne qui a essayé de se faire transporter d'un lieu à un autre sans bourse délier, d'une façon subreptice, et sans remplir aucune des conditions normales d'un transport par chemin de fer. » Note sous Toulouse, 5 décembre 1893, S. 94.2.57.

(2) C'est une question discutée que celle de savoir quand le fait de dépasser la station pour laquelle on avait pris son billet constitue une infraction punissable, et tombe sous le coup de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

D'après une première opinion, il faudrait appliquer ici dans toute sa rigueur le principe d'après lequel, pour constituer une infraction punissable, il suffit du seul fait matériel : « Cette contravention, dit M. Bruère, (*op. cit.*, p. 85) existe indépendamment de la bonne foi du voyageur, car en cette matière la bonne foi ne saurait faire disparaître les conséquences pénales de l'infraction commise. » — *Adde* : Pau, 29 mai 1886, S. 87. 2.65 ; Aix, 19 juin 1896 ; *Pandectes Françaises*, 1897, 2^e partie, p. 156. « Le cas fortuit et la force majeure, ajoute-t-il, pourraient seuls exonérer le voyageur, et ici (au cas où il a été pris de sommeil), nous ne sommes pas en présence d'un de ces cas, en raison de la négligence qui peut lui être reprochée. »

Dans une seconde opinion, le fait incriminé doit, pour être punissable, avoir été volontaire de la part de l'inculpé, sans qu'il y ait d'ailleurs à rechercher s'il a obéi

puisqu'il n'y a pas l'ombre d'un contrat ; et comme il est de toute évidence que la responsabilité contractuelle ne peut être mise en jeu en l'absence de tout contrat, il ne saurait malgré toute la faveur que mérite souvent le voyageur, être question de responsabilité spéciale.

3. — *La situation du voyageur est frauduleuse en même temps qu'illicite.*

Il y aurait moins encore contrat si, de propos délibéré et sciemment, le voyageur profitait sans droit du transport, cherchant à ne pas acquitter le prix qui y est afférent : sans excuse aucune, il est monté en wagon sans billet, escomptant une absence de contrôle et une sortie par le buffet ; il avait un billet insuffisant, espérant que la supercherie ne serait pas éventée ; il était porteur d'un billet périmé (1), ou falsifié ; il utilisait le coupon de retour d'un billet dont l'aller avait servi à un tiers (2) ; il faisait usage d'une carte d'abonnement délivrée à autrui, d'un permis de circulation accordé à son parent...

Ici encore, il n'y a aucun accord de volontés, aucun contrat de transport liant la Compagnie envers lui.

En résumé, chaque fois que la victime n'établira pas l'existence d'un contrat de transport, — exprès ou tacite, car nous verrons que c'est à elle à prouver son titre, — elle sera mal venue à prétendre à une

à une intention délictueuse et sans qu'il puisse exciper de sa bonne foi. « Sans doute dit-on, l'intention frauduleuse n'est pas nécessaire pour constituer une contravention, mais du moins faut-il qu'il y ait de la part du contrevenant un fait actif et volontaire, ou que la prolongation du parcours ne soit pas due à une simple inadvertance. La position irrégulière du voyageur qui s'est endormi est le résultat d'un état inconscient qui fait cesser toute criminalité » : Toulouse, 5 décembre 1893, S. 94.2.57 ; Paris, 22 novembre 1898, S. 99.2.125 ; Paris, 26 avril 1899, rapporté par Bruère, *loc. cit.*

Dans une troisième opinion, plus humaine encore, et qui se base en droit sur ce fait que, par le taux de la pénalité applicable, l'infraction à l'ordonnance de 1846 rentre dans la catégorie des délits — (les deux opinions précédentes passaient outre et admettaient qu'elle ne constituait qu'une contravention aux règlements sur la police des chemins de fer, qu'il y avait simple délit contraventionnel) — il ne suffit plus que le fait incriminé soit volontaire, il faut de plus qu'il soit posé avec mauvaise foi, intention frauduleuse. Si, dépassant la destination portée sur son billet, le voyageur n'avait pas l'intention d'essayer de voyager gratis, mais avait le désir de régulariser sa situation, il n'y a jamais contravention.

Remarquons que le parti que l'on prend dans cette discussion n'a pas d'influence sur les solutions que nous donnons au texte. Ce qu'il faut rechercher en effet, ce n'est pas si une contravention peut être élevée contre le voyageur, mais si un contrat peut être supposé sous-entendu entre le voiturier et lui.

(1) L'utilisation d'un billet périmé doit être assimilée à l'absence de billet : Grenoble, 15 décembre 1898, S. 99.2.267.

(2) Le fait de voyager avec le coupon de retour d'un billet utilisé par un tiers doit également être assimilé, à notre point de vue, à l'absence de billet : Bordeaux, 11 mars 1891, S. 91.2.164 et renvois de la note.

responsabilité spéciale, à réclamer la situation de « voyageur » ; elle restera soumise au droit commun.

Certains auteurs sont allés jusqu'à refuser tout recours à la personne passible d'un supplément de prix et éventuellement, des suites d'une contravention, pour ne s'être pas munie d'un billet, ou avoir dépassé la station y indiquée, surtout au cas de fraude manifeste et de mauvaise foi avérée. D'après eux, la présence illicite et frauduleuse d'une personne dans ses convois exonérerait la Compagnie de toute responsabilité. Vous vous êtes aventuré sans droit dans mon train pourrait-elle lui dire, vous avez indûment dépassé la station où vous auriez dû descendre, sans prévenir, sans régulariser votre situation, vous vous êtes trouvé à tort sur le théâtre de l'accident et vous n'avez qu'à vous imputer à vous-même d'en avoir été victime. « Vous êtes un intrus dans mon train, ne vous en prenez qu'à vous-même d'une mésaventure que vous n'auriez pas eue si vous n'aviez été là où vous ne deviez pas être. »...

Mais on admet très généralement, et à juste titre, que si un voyageur, même de mauvaise foi, n'est plus lié au voiturier par aucun contrat, il a néanmoins droit à la sécurité due à tout individu. Il serait immoral que le voiturier puisse, sous ce prétexte, léser impunément la personne de ce voyageur. Car, si le transporteur n'a pas assumé, dans l'espèce, une obligation contractuelle, il est engagé à un autre titre ; il a commis un délit ou un quasi-délit, nuisant à la personne qu'il avait laissée s'établir indûment dans une de ses voitures ; le voiturier est responsable *ex delicto* ; le droit commun trouve ici normalement son application (1), rien ne venant le contrecarrer ni le remplacer.

Que ce voyageur commette au moment de l'accident une contravention punie par l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, devenu l'article 57 du décret du 1^{er} mars 1901 ; que même il ait sciemment et avec intention de frauder la Compagnie, continué son voyage et qu'il soit comme tel passible de poursuites correctionnelles, il n'y a pas là un motif suffisant pour relever la Compagnie des suites de ses fautes ou de celles de ses agents, telles qu'elles découlent des articles 1382 et suivants (2). La faute du voyageur, indépendante de celle de la Compagnie, ne saurait neutraliser cette dernière. Elle ne pourrait même servir de base à une allocation moindre de dommages-intérêts, par application des principes de la faute commune, que dans l'hypo-

(1) Chavegrin, note au *Journal du Palais*, 1896 ; E. Hubert, note dans les *Annales de droit commercial*, 1894.1.30 ; Duval, *De la responsabilité des voituriers*, p. 279 à 281.

(2) L'infraction pénale commise par la victime d'un accident n'exonère pas l'auteur du dommage de la responsabilité résultant de sa faute : Civ. rej., 11 novembre 1891, D. 92.1.427 ; et Req., 12 décembre 1893, D. 95.1.126.

thèse exceptionnelle où la faute du voyageur aurait eu une influence directe sur l'accident (1).

C'est aussi le sentiment de la jurisprudence, qui a maintes fois été appelée à statuer dans des circonstances analogues. Elle a accordé l'indemnité à la suite d'accident imputable à la Compagnie, à la seule condition de prouver selon le droit commun, la faute de la Compagnie : au voyageur qui, involontairement, pour s'être endormi et avoir ainsi laissé passer la station où il devait s'arrêter, se trouvait dans le train sans avoir payé le prix du transport afférent au supplément de parcours

(1) M. Planiol, dans une note sous Cass., civ., 7 août 1895 (D., 96.1.81), combat savamment le raisonnement qu'on pourrait nous opposer et qui se résume ainsi : « La victime n'aurait pas dû se trouver dans le véhicule au moment de l'accident, elle y est venue ou y est restée malgré la défense de la loi ou des règlements, c'est donc par sa faute qu'elle a pu être blessée. » Sans aller jusqu'à prétendre avec certaines Compagnies de chemins de fer, que cette faute soit une fin de non-recevoir à la demande en dommages-intérêts de la victime, ce qui impliquerait une relation nécessaire entre la contravention commise par le voyageur et l'accident, et supposerait que cette faute est la cause directe et exclusive du dommage, certains soutiennent que, puisque c'est le voyageur qui, par une faute de sa part, a rendu l'accident possible, puisque s'il s'était abstenu d'y aller, comme c'était son devoir, l'accident ne se serait pas produit ou du moins, il n'en aurait pas été victime, sa faute est génératrice du fait dommageable au même titre que celle du voiturier et la responsabilité doit être partagée. Il suffirait donc que la victime d'un accident ait été présente d'une manière irrégulière sur le lieu où l'accident s'est produit, pour que sa présence soit considérée comme une des causes de l'accident entraînant une diminution de la réparation pécuniaire à laquelle elle aurait eu droit. Aux militaires sans permission, aux fonctionnaires sans congé, aux voyageurs sans billet, la Compagnie pourrait dire : « Vous n'auriez pas dû vous trouver là ; c'est votre faute en même temps que la mienne si vous avez été blessés ! » Ce langage, dit M. Planiol, choquerait le bon sens et l'équité. « Il faut donc, conclut-il, trouver une autre formule qui exprime exactement les limites nécessaires de la responsabilité des fautes et qui permette de discerner sûrement si une faute est en relation de cause à effet avec l'accident qu'on prétend en être la conséquence. La vérité est que toute faute est relative, en ce sens que sa portée, comme événement dommageable, est déterminée par les motifs de la règle dont elle est la violation. La faute étant l'inexécution d'un devoir, ceux-là seuls peuvent se plaindre de la faute qui auraient pu exiger l'accomplissement du devoir et même ils ne peuvent se prétendre lésés que d'une manière relative, c'est-à-dire dans ceux de leurs intérêts que la loi a voulu protéger. Pour savoir si une faute engendre la responsabilité d'un événement dommageable, il faut donc rechercher si cet événement était du nombre de ceux que la loi voulait empêcher en ordonnant ou défendant quelque chose. S'abstenir systématiquement de cette recherche serait transformer un simple rapport de simultanéité en un rapport de causalité, et agrandir démesurément, sans utilité et sans raison, l'étendue de la responsabilité des fautes... Pour que la contravention à une loi puisse être considérée comme cause d'un accident, il faut que l'ordre ou la défense de la loi ait eu pour but de protéger les personnes contre le danger qui s'est réalisé. « Or, il est d'évidence que dans les prohibitions légales auxquelles contreviennent les voyageurs sans billet, la préoccupation des accidents est restée tout à fait étrangère. Il serait donc excessif de voir dans une contravention quelconque la cause des accidents de voyageurs. »

qu'il effectuait (1); au voyageur qui se trouvait volontairement dans le wagon après l'expiration du trajet auquel il avait droit (2); au voyageur qui, sciemment, était monté dans un compartiment sans être muni de billet (3).

Le voyageur en contravention, celui qui ne profite de l'industrie du voiturier que par suite d'une faute, peut-être même d'un délit, a donc droit à toute sa sécurité. Peu importe qu'alors aucun lien de droit ne se soit formé entre le voyageur et la Compagnie pour le paiement du billet de place, puisque ce lien de droit n'est sûrement pas la cause, l'origine de la responsabilité délictuelle.

Il n'en est pas moins vrai que ces hypothèses ne nous concernent plus; il suffit que l'absence d'un contrat de transport, exprès ou tacite, soit certaine et indiscutée, pour que nous puissions nous en désintéresser et nous en tenir à ce qui fait à proprement parler l'objet de notre travail (4): l'influence du contrat de transport sur la responsabilité du voiturier.

Ajoutons enfin que si, au lieu d'avoir pris place dans le véhicule, un tiers s'était simplement introduit sans droit dans l'enceinte réservée, son intention de profiter du transport, de voyager, serait loin d'être évidente, et personne ne songerait à parler ici de contrat, pas même de contrat tacite.

Par cette discussion assez subtile, qui nous a fait assimiler à de véritables contractants certaines personnes qui n'ont pas explicitement traité avec le voiturier, nous avons achevé de préciser ce que, dans le courant de cette étude, nous entendrons par « Voyageur ».

Nous savons qu'il faut un contrat de transport, au moins tacite;

(1) Cass. req., 13 mars 1895, D. 96.1.19, S. 95.1.285. Il serait inadmissible que le voyageur victime d'un accident imputable à la Compagnie soit déchu du droit à une indemnité par cela seul qu'au moment de l'accident, il avait dépassé la station de destination.

(2) Arrêt précité : Toulouse, 5 décembre 1893, S. 94.2.57, et la note de M. Labbé.

(3) Liège, 27 décembre 1893, Pasic. 94.2.289. La Compagnie devra indemniser le voyageur, quitte à poursuivre la contravention du voyage sans billet. — MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2556, estiment que la même solution devrait s'appliquer à l'égard de celui qui monte dans une voiture sans payer le prix du transport (*Contrà* : Trib. civ. Marseille, 21 janvier 1890, *Recueil d'Aix*, 1890.2.108; il s'agissait d'un enfant introduit en fraude des règlements), et même malgré le cocher (*Contrà* : Trib. civ. Marseille, 7 janvier 1890, *Recueil d'Aix*, 1890.2.116).

(4) Toute autre serait la situation de celui qui, ayant droit au transport, use de ce droit de façon irrégulière, se décline, occupe une voiture réservée, se place indûment dans un compartiment ayant une destination spéciale, suit un chemin détourné; dans ces différents cas, la contravention n'empêche pas le contrat de subsister, avec toutes ses conséquences. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'y revenir.

nous savons encore que, si la convention de transport persiste au delà du fait même du transport, les obligations des parties ne se manifestent que lorsqu'il y a véritablement voyage.

Voilà donc la personne que nous supposerons lésée ; voilà la période durant laquelle devra s'être produit le fait incriminé : l'accident qui motivera le recours.

Nous sommes ainsi tout naturellement amené, avant d'entamer la grosse question du recours lui-même, à éclaircir la notion de l'accident. Qu'est-ce au juste qu'un accident ? Faut-il, pendant l'exécution du contrat de transport, tenir compte de tout accident quelconque frappant le voyageur ? Faut-il au contraire se faire une idée spéciale de l'accident de transport ? Est-ce celui-là seul qui nous intéressera ?

Autant de questions qui s'entrechoquent dans notre esprit et auxquelles nous répondrons dans notre chapitre deuxième.

CHAPITRE II

L'ACCIDENT.

Pour que notre « Voyageur » devienne victime, un accident doit s'être produit, dont les conséquences aient nui en quelque chose à l'intégrité de sa personne.

Il importe d'abord de se faire une idée exacte de ce qu'il faut entendre par « Accident », et nous ne croyons pas inutile de consacrer une section entière à la « Notion de l'Accident ».

Une deuxième section énumérera et groupera les causes possibles d'accident.

Une troisième et dernière section nous permettra de rechercher les conditions requises pour qu'il y ait « Accident de transport » et que par suite, naisse la possibilité d'un recours au profit du voyageur lésé par cet accident.

SECTION I. — Notion de l'accident.

L'accident, si l'on s'en tient au sens étymologique, est « ce qui ad- vient fortuitement », sans avoir été prévu. L'usage lui ajoute une idée d'événement malheureux.

L'accident de personnes est donc un fait inopiné, provenant de l'action soudaine d'une cause violente, fortuite et extérieure à la victime, lui causant une lésion.

Cette lésion peut être indifféremment corporelle ou nerveuse. Corporelle, elle consistera en une blessure externe ou lésion chirurgicale, telle que plaie ou contusion, fracture ; en une lésion des organes internes d'origine traumatique ou lésion médicale, comme le serait une entorse, une foulure, une déchirure du foie ou de la rate, une endocardite, un ulcère stomacal ; en une maladie consécutive au traumatisme. Nerveuse, elle consistera en des troubles d'ordre purement psychique, tels que les névroses qui découlent si fréquemment des accidents de chemins de fer, avec ou sans lésion corporelle concomitante.

Toutes les difficultés qu'a soulevées cette notion de l'accident (1), toutes les obscurités dont elle est encore entourée, proviennent, selon

(1) M. Loubat, *Traité sur le risque professionnel* (Paris, 1899), p. 31 et suiv. résume les opinions diverses et contradictoires émises sur la définition de l'accident.

nous : d'une part, de ce qu'on est trop porté à n'envisager comme conséquences des accidents que les affections chirurgicales à l'exclusion de toutes autres ; d'autre part, de ce qu'on n'a pas toujours distingué assez nettement deux situations qui n'ont entre elles aucun rapport : la maladie, cause d'un accident pendant le transport, et l'accident de transport, cause d'une maladie ou d'une aggravation de maladie. De ce double sens donné au mot accident, qui signifie tour à tour le fait générateur du trouble physiologique, et ce trouble lui-même, est venu tout le mal (1).

De même que personne ne songerait à rendre le voiturier responsable d'une lésion interne, telle qu'une rupture d'anévrisme ou une attaque d'apoplexie frappant un voyageur pendant le cours normal de l'exécution du transport, et qui se serait produite de façon identique si le voyageur s'était trouvé dans son fauteuil ou dans son lit, de même le voiturier ne pourrait être déclaré responsable d'un trouble physiologique dont le transport serait la cause, mais qui n'aurait été déterminé par aucun événement soudain et imprévu de son exploitation, par aucun accident proprement dit : tel serait l'accident (lésion) résultant pour une femme en état de grossesse avancée, du défaut de suspension des voitures de chemins de fer, et des arrêts presque instantanés dus aux freins continus dont sont pourvus les wagons.

Et en effet, il n'y a pas là « fait inopiné, provenant de l'action soudaine d'une cause externe » ; cet accident (lésion) était à prévoir, n'est en rien imputable à la Compagnie, est le résultat d'un fait normal d'exploitation, et en dernière analyse, résulte de l'imprudence qu'a commise le voyageur « en se servant d'un mode de transport qui, par sa nature même et étant donné son état, pouvait nuire à sa santé ».

Le voiturier n'avait pas à se livrer à un examen médical des voyageurs qui se présentaient :

S'il est Compagnie de chemins de fer, il doit les recevoir tous, sous les seules exceptions prévues en l'article 60 du décret du 1^{er} mars 1901, et que nous avons mentionnées.

S'il est voiturier public, faisant des offres à tout venant, il ne pourrait non plus refuser des voyageurs qu'à ses risques et périls, en s'exposant à un recours, et à condition de justifier son refus par raison majeure (2).

(1) En somme, le langage courant manque de netteté, parce qu'il appelle accident non seulement l'accident lui-même, mais aussi la lésion corporelle qui en est la conséquence. Or, c'est le fait seul qui rend le voiturier responsable, si ce fait a produit des conséquences nuisibles à la personne du voyageur. Pour éviter cette confusion, il faudrait appeler « lésion » l'accident en tant que conséquence physique d'un choc. Pour ne pas trop battre en brèche la terminologie reçue, nous nous bornerons à mettre le mot « lésion » entre parenthèses chaque fois que le terme « accident » sera employé indûment c'est-à-dire, dans le sens de « lésion ».

(2) Les entrepreneurs de service d'omnibus ou de correspondances entre deux sta-

S'il est voiturier ordinaire enfin, il n'a pas la capacité requise pour faire cet examen, et le contrat de transport est trop un contrat usuel et exigeant célérité pour que l'on prenne le temps d'en référer à un homme de l'art. Dans le cas que nous venons de supposer, il y a eu maladie, cause d'un accident (nous préférons dire : d'une lésion) pendant le transport, il n'y a pas eu accident de transport, cause d'une maladie ou d'une aggravation de maladie ; il ne saurait donc être question d'un recours quelconque du voyageur contre le voiturier. L'hypothèse prendrait déjà un tout autre aspect, si cet accident (lésion), — un avortement, par exemple, — même possible sans à-coup, avait été déterminé par un événement extérieur soudain, avait été le résultat d'un choc anormal, dû à l'entreprise, tel que l'instant où il est intervenu puisse être exactement précisé, et que le temps pendant lequel la victime a été soumise à son action, ait été relativement court. Rien n'indique ici que l'accident (lésion) se serait produit sans le choc : il y a eu accident, réaction soudaine et dangereuse dans le transport, provoquant chez le voyageur ce que dans le langage courant on appelle encore un accident, quoique ce n'en soit qu'une conséquence. On conçoit dès lors que le voiturier puisse en être déclaré responsable.

En d'autres termes, il est évident que nous n'avons pas à nous occuper des maladies auxquelles on ne saurait assigner une origine et une date déterminées, fussent-elles même la conséquence de l'exécution normale du transport tel qu'il était offert ; il en est autrement des affections pathologiques accidentelles qui, bien que contractées dans l'accomplissement d'un transport, prennent leur origine et leur cause dans un fait déterminé, soudain et anormal.

A fortiori, en serait-il de même si la lésion, tout à fait impossible à prévoir et à laquelle la victime n'était en rien prédisposée, a sa cause unique dans le choc qui s'est brusquement produit, dans l'accident.

Voilà donc ce qu'est l'accident, envisagé en lui-même, soigneusement détaché de ses causes et de ses conséquences, qui seront l'objet de tous nos développements ultérieurs.

Le voiturier sera responsable, — et c'est le second point sur lequel il importe d'insister, — non seulement des suites de l'accident manifestées dans la personne du voyageur par des lésions apparentes, mais encore de tous processus pathologiques organiques internes, de nature tant physique (maladies des organes déterminées par le traumatisme) que psychique (1) (répercussions nerveuses se manifestant sous forme de troubles cérébraux ou spinaux).

tions de réseaux différents, faisant un service régulier et qui ont annoncé leur entreprise ne peuvent, à moins d'un motif légitime, refuser un voyageur qui offre de payer sa place, lorsqu'il en reste de disponibles : Fuzier-Herman, *Répertoire général alphabétique du droit français*, t. X, V^o *Chemin de fer*, n^o 4182.

(1) La responsabilité civile d'un accident s'étend non seulement aux troubles

Nombreux, complexes et singuliers sont ces dérangements nerveux consécutifs à « l'ébranlement violent de tous les organes et surtout des centres nerveux », au « shock nerveux » que produisent les accidents de chemins de fer.

Erichsen, en 1866, a donné le premier une description clinique d'ensemble des affections très spéciales et très curieuses ainsi occasionnées. « Il admit que ces états morbides étaient sous la dépendance de lésions organiques cérébrales et surtout médullaires, et le terme *Railway-spine* servit depuis lors à les désigner : il indiquait à la fois et la nature du traumatisme, de l'accident le plus souvent en cause, et la localisation sur la moelle des symptômes et des lésions. Mais, comme les symptômes cérébraux y avaient une part au moins égale, sinon supérieure, on y associa : *Railway-brain*. Donc, les traumatismes, dont les accidents de chemins de fer constituent le type le plus achevé et le plus parfait, déterminent des lésions organiques médullaires et cérébrales qui se traduisent par un ensemble de symptômes nerveux assez uniforme et assez caractéristique » (1).

Tandis qu'en Angleterre se répandaient ces expressions et cette opinion, Oppenheim en Allemagne, croyait découvrir dans les accidents consécutifs au traumatisme une névrose spéciale, qu'il baptisa du nom de névrose traumatique.

Walton en Amérique, Putnam en Angleterre, et Page dès 1885, n'y voyaient que des phénomènes hystériques, neurasthéniques, ou psychiques suggérés.

Charcot développa en France cette dernière opinion : à savoir que la névrose traumatique n'est tantôt que de l'hystérie, tantôt que de la neurasthénie, qu'enfin, dans ses types complets, elle n'est que de l'hystéro-neurasthénie. C'est maintenant l'opinion presque générale (2).

Quoi qu'il en soit de cette discussion, c'est par leurs manifestations surtout que ces troubles nerveux nous intéressent. Or, l'état nerveux morbide qui résulte pour certaines personnes d'un accident de transport se présente sous les dehors les plus complexes, ce qui en rend le diagnostic parfois difficile et prête souvent aux fraudes et à la simulation. Son existence dans certains cas déterminés est cependant affir-

physiques, mais encore aux troubles psychiques (tel une paralysie) que cet accident a causés à la santé de la victime : Trib. civ. St-Quentin, 31 janvier 1902, *France judiciaire*, 1902.2.61.

(1) L. Thoinot, *Les accidents du travail et les affections médicales d'origine traumatique* (Paris, 1904) ; Leçon XVI^e : « Les névroses traumatiques », p. 408 et suiv.

(2) M. Joseph Fabre a fait de ces différents types une théorie générale dans son ouvrage : *De l'hystéro-neurasthénie traumatique devant la loi dans les accidents de chemins de fer* (Paris, 1893). — Cf. un rapport d'expert très clair et bien ordonné du Dr Alphonse Jaumes, professeur de médecine légale à la Faculté de Montpellier (Montpellier, 1890).

mée *a priori* par les meilleurs auteurs de médecine légale. D'après M. Charcot et ses élèves, il supposerait et réclamerait pour se produire un terrain prédisposé ; M. Vibert, à l'opposé, est d'avis que cette prédisposition n'est nullement nécessaire (1).

Deux éléments concourent généralement, dans des proportions plus ou moins inégales, à le déterminer : le choc physique d'une part, le choc moral d'autre part, fait d'effroi, de peur, d'émotion.

Le choc physique, qui est le traumatisme même, peut n'être qu'une commotion violente matérielle du système nerveux central (2), suffisante pour entraîner des troubles crâniens et spinaux graves. Il peut intervenir dans la production de la manifestation locale dont il fixe le siège par son lieu d'action. Il détermine alors, à ce lieu d'application du traumatisme, un accident local initial, qui provoquera indifféremment : des troubles de motilité, des paralysies flaccides, des contractions, des arthralgies, de l'automatisme, des tremblements, une exagération des réflexes, des excitations maniaques, et plus rarement, le mutisme ou la surdité... Il peut enfin occasionner des phénomènes tardifs, simulant la paralysie générale, sans revêtir entièrement les caractères de cette affection.

Le rôle du choc psychique est prépondérant. Il peut provoquer des phénomènes d'hystérie générale, sans accident local révélateur, tels que les attaques convulsives d'hystéro-épilepsie ; des phénomènes de neurasthénie troublant la sensibilité générale, ou encore de nature purement cérébrale : une dépression des facultés intellectuelles, une perte de mémoire, l'impossibilité de fixer l'attention, une confusion mentale, de l'anxiété ou de la tristesse, de l'irascibilité, de l'insomnie, des maux de tête et des vertiges, des changements brusques de caractère, une faiblesse d'esprit conduisant au suicide ou à l'aliénation (3).

A ces deux facteurs étiologiques qui tantôt s'isolent, tantôt se réunissent, se joint souvent l'influence d'un troisième, consistant en un faisceau d'inquiétudes morales diverses consécutives au traumatisme physique : c'est la peur qu'éprouve le blessé de ne pas retrouver sa validité antérieure et de garder une infirmité indélébile, ce sont des appréhensions pécuniaires, portant sur la fortune des siens, sur l'issue des procès où sont engagés ses intérêts vitaux. Ce troisième facteur a parfois été appelé : la neurasthénie de procédure, parce qu'il disparaît ou s'atténue

(1) Vibert, *Etude médico-légale sur les blessures produites par les accidents de chemins de fer* (Paris, 1888).

(2) Dr Coombs Knapp, professeur de clinique des maladies nerveuses à Boston, *Concussion of the spine. Railway-brain* ; ouvrage analysé dans les *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, année 1890, p. 77 et suiv.

(3) Des amateurs de classification et de systématisation à outrance ont, en Allemagne, distingué des cas d'hystéro-neurasthénie de forme dyspeptique, cardiaque, névralgique, hypochondriaque, anxieuse.

au lendemain du procès, quand la victime voit son avenir assuré. Il peut y avoir là un phénomène physiologique, sans qu'il faille toujours attribuer ce brusque revirement à une détente de simulation intéressée.

Pour en finir avec les causes, les symptômes et les formes de l'hystéro-neurasthénie, signalons une phobie très curieuse qui a parfois été remarquée : c'est la peur du train chez ceux qui doivent leur affection à un accident de chemin de fer et que le bruit ou le sifflet de la locomotive jette dans l'angoisse la plus vive ; c'est la sidérodromophobie de Riegler, peinte par Charcot de façon saisissante, en une page où il montre le fait de voir tourner les roues d'un wagon déterminant chez le malade un vertige qui l'affole et semble l'attirer.

Lorsque l'hystéro-neurasthénie est déterminée d'emblée par l'accident, le voiturier est évidemment responsable d'un état morbide créé de toutes pièces par la catastrophe (1), au même titre que s'il s'agissait de l'ablation d'un membre. Il le serait même en cas de choc uniquement moral. Une commotion de ce genre, sans lésion ni secousse corporelle aucune, peut, nous venons de le voir, déterminer des troubles graves qui ont bien leur cause unique dans l'accident, tout comme si le choc physique avait été subi, et dont par suite, le voiturier devra réparation. C'est le seul cas où la peur pourrait être prise en considération pour motiver un recours ; encore ne l'est-elle pas en elle-même, mais eu égard à ses conséquences.

S'il n'y avait qu'aggravation de maladie existante : soit que l'état morbide lui-même ait été démasqué, n'étant encore qu'en puissance, cliniquement latent, soit que ses manifestations aient été aggravées par l'éclosion par exemple chez une hystérique avérée, d'une manifestation symptomatique de la maladie ; si encore, des phénomènes pathologiques bénins déterminés par l'accident étaient envenimés par l'état morbide antérieur, comme les blessures chez un diabétique, le voiturier ne devrait pas réparation pour la totalité du dommage. Il conviendrait alors d'envisager soigneusement tous les éléments du fait et de déterminer la part imputable au tempérament spécial de la victime et à la disposition morbide à laquelle elle pouvait se trouver en proie.

Et l'on devrait tenir compte de cet état névropathique qui exposait la victime beaucoup plus qu'une autre à une altération de sa santé ou de ses facultés (2), pour fixer l'importance de l'indemnité en se basant sur les conséquences que le même accident entraînant la même lésion

(1) Car c'est surtout dans les grandes catastrophes : déraillements, collisions, éboulements, frappant davantage l'imagination, que l'on remarque ces phénomènes. On a constaté aussi que ce sont surtout les enfants, les personnes endormies ou en état d'ivresse, c'est-à-dire celles sur lesquelles le saisissement a dû être le plus subit et le plus terrible, qui en sont affectées.

(2) Nîmes, 30 octobre 1893, D. 95, 2, 5.

des mêmes organes aurait produites sur un voyageur sain et valide.

Cela toutefois ne va pas sans difficultés ; d'après des auteurs et des tribunaux, il n'y aurait pas à s'inquiéter des infirmités, des lésions, des affections constitutionnelles préexistantes qui ont aggravé les suites de l'accident, et ont été cause que le traumatisme a entraîné chez le sujet infirme des complications physiologiques nécessitant un traitement très coûteux ou une opération chirurgicale. Le voiturier devrait répondre de la situation créée au voyageur par l'accident tel qu'il est survenu et de l'influence qu'il a eue sur lui. Il serait mal venu, remarquent en ce sens MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (1), à objecter qu'il ne pouvait connaître l'existence de la maladie, car il doit s'attendre à transporter des voyageurs dont l'état de santé laisse à désirer.

Nous ne croyons pas l'argument péremptoire, car, comme nous le verrons, le voiturier ne doit être rendu responsable que du préjudice qu'il cause, donc des conséquences de l'accident, mais de ses conséquences seules (2).

Le voiturier enfin devrait réparation égale de toutes les suites pathologiques de l'accident, qu'elles soient immédiates ou tardives (3), pourvu que le voyageur puisse établir le lien qui les rattache à l'accident, sans que la lenteur de leurs manifestations ait d'autre inconvénient que la difficulté de cette preuve.

En précisant, comme nous venons de le faire, les suites corporelles que peut avoir l'accident sur la personne du voyageur, nous avons expliqué, comment toutes ces conséquences doivent sans distinction aucune être prises en considération.

Mais nous avons déjà mis en garde contre une confusion regrettable qui ferait assimiler à des conséquences d'accident de simples lésions (le public dirait : accidents) survenues pendant le transport, sans l'intervention d'aucun accident. Doivent à ce titre être écartés de notre sujet : le cas de mort naturelle ou de soudaine éclosion de maladie ; et même le cas de dérangement occasionné à un voyageur par le fonctionnement normal de l'entreprise.

Remarquons, pour clore nos explications sur l'accident en lui-même

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2600. — *Adde* : Alger, 21 mai 1895, *Le Droit*, 23 novembre 1895.

(2) Il est un système intermédiaire, d'après lequel le voiturier n'est pas tenu des complications inattendues qui se sont produites si l'affection qui les a provoquées était cachée, tandis qu'il doit en répondre si l'infirmité préexistante sans laquelle la blessure n'aurait eu que des suites sans gravité est apparente.

(3) « Le voyageur est admis à réclamer des dommages-intérêts du chef d'une maladie, même lorsqu'elle ne s'est déclarée que quelque temps après l'accident, et à condition d'établir un rapport de causalité entre les deux événements : » Trib. civ. Marseille, 8 août 1868 ; Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1872, p. 86.

qu'en ces cas qui ne sont pas à proprement parler des accidents, la responsabilité du voiturier, pour inexécution du contrat de transport, pourrait cependant être engagée, de façon détournée.

Les Compagnies de chemins de fer ont l'obligation de secourir tout voyageur blessé en cours de route, fût-ce par l'accident le plus fortuit ; ou malade durant le voyage, quelle que soit la nature de son indisposition. Elles ne pourraient le déposer sur la voie publique et l'abandonner à la compassion des passants (1) ; les règlements prévoient tout un système de secours obligatoires prêts à fonctionner en cas d'accident (2).

Les Compagnies de navigation doivent avoir à bord de leurs paquebots un médecin et un coffre à médicaments, de façon à donner des soins au passager malade ou blessé, sans toutefois qu'elles puissent être aucunement considérées comme garantes de la science et de l'opportunité des soins de ce médecin (3). Cette obligation ne pèse que sur les services de navigation transportant un certain chiffre de voyageurs.

Les voyageurs et les passagers en contractant, ont eu en vue ces avantages ; à supposer donc que le voiturier ne leur donne pas les soins appropriés à leur état, il pourra être déclaré responsable, à raison du contrat de transport même, de certaines suites des maladies qui ne pouvaient donner lieu à aucun recours contre lui, puisqu'elles n'étaient pas occasionnées par son entreprise. Il y aurait cependant entre le principe de ce recours, et l'accident de transport, une différence suffisante pour écarter de notre étude cette hypothèse, rare il faut heureusement le reconnaître, les sentiments d'humanité faisant un devoir de ce qui est ici l'objet d'une réglementation spéciale.

SECTION II. — Les causes possibles d'accident.

Après avoir examiné les suites de l'accident dans la personne du voyageur, et avant de parler de ses conséquences juridiques, consacrons quelques pages de notre étude à en préciser les causes possibles.

Loin de nous la pensée de rechercher l'infinité des causes d'accident de transport que l'on peut imaginer, qui ont été relevées, ou qui ont fait l'objet de décisions judiciaires. Ce serait œuvre fastidieuse et d'un bien maigre intérêt juridique.

C'est à une classification théorique que nous nous bornerons ici,

(1) Paris, 16 décembre 1873, S. 74.2.216 ; Aix, 5 juillet 1887, S. 87.2.231 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 1058 ; Féraud-Giraud, *Code des transports des marchandises et des voyageurs par chemin de fer*, t. III, n° 424.

(2) Le point de départ s'en trouve dans la boîte de secours prévue à l'article 24 du décret du 1^{er} mars 1901, *in fine* : « Tout train transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le ministre. »

(3) E. Le Roy, *op. cit.*, n° 36, p. 61.

nous maintenant dans des notions sommaires et très générales, indispensables cependant à un exposé méthodique. Nous aurons souvent, dans la suite de nos explications, à entrer dans le détail des hypothèses qui ont le plus fréquemment été discutées en justice; nous nous efforcerons d'ailleurs de n'en laisser de côté aucune qui soit de pratique courante, et, par la multiplicité des difficultés analogues, de nature à intéresser tout voyageur éventuel.

L'accident de transport est occasionné par un fait, positif ou négatif (1), simple ou complexe.

On peut concevoir que ce fait soit, suivant les circonstances :

1. — Un délit, fait illicite prévu et puni par la loi pénale, émanant du voiturier ou de son préposé, de la victime, d'un autre voyageur ou d'un tiers.

2. — Une faute, qui peut être indifféremment, soit un délit civil (fait illicite, dommageable et intentionnel), soit un quasi-délit (fait illicite, dommageable, mais non intentionnel), soit l'inexécution totale ou partielle d'une obligation conventionnelle, et qui peut émaner du voiturier ou de son préposé, de la victime, d'un autre voyageur, d'un tiers, ou être commune à plusieurs quelconques de ces personnes.

3. — Un simple fait exempt de faute, posé par le voiturier ou son préposé ou sa chose, par la victime ou sa chose, par un autre voyageur, un tiers, ou leur chose, par plusieurs de ces éléments réunis.

4. — Un cas fortuit ou de force majeure.

5. — Il peut se faire enfin que ce fait, cause de l'accident, reste inconnu.

Il nous faut maintenant, s'il est possible, ramener ce dédale d'hypothèses à quelques données simples sur lesquelles nous puissions étayer nos raisonnements sans craindre l'obscurité ni la confusion.

1. — Et d'abord, la question que nous essaierons de résoudre est purement et simplement une question de responsabilité civile. Est-ce à dire que le délit pénal (expression générique sous laquelle nous comprenons les crimes, délits et contraventions) soit en dehors de nos préoccupations? Oui, en tant que sanction édictée par la société contre l'auteur d'un acte réprimé par la loi, pour assurer au moyen de peines l'expiation de cet acte. Mais un même acte peut être délictueux et donner lieu de ce chef à une action criminelle en responsabilité, dans l'intérêt de la vindicte publique, alors que d'autre part, il est dommageable à un ou plusieurs particuliers, et donne lieu comme tel à une action civile en réparation du préjudice causé, qui se greffe sur l'autre. Envisagé à ce second point de vue, le délit pénal est un fait productif d'obligations et l'action civile qui en découle est de même nature que si l'acte qui lui donne naissance n'avait pas le caractère d'une infraction.

(1) L'abstention ou la négligence n'est autre chose qu'un fait négatif, qui, lui aussi, sera complexe, si l'on a omis plusieurs choses.

Nous avons ainsi réalisé à notre point de vue l'unité entre le délit pénal et le délit civil, puisque nous ne retenons du premier que ce qu'il a de semblable au second (1). Le premier terme de notre classification a, de ce fait, disparu.

2-3. — Il nous suffit, pour le moment, d'avoir soigneusement marqué la différence entre le second et le troisième terme. Assimilant pour quelques instants, et quitte à les distinguer plus tard s'il y a lieu, le fait pur et simple et le fait fautif, nous voyons que l'acte peut émaner du voiturier, du voyageur lui-même, d'un autre voyageur, d'un tiers, du concours de plusieurs de ces personnages. Et nous savons qu'un acte émane d'une personne, soit directement parce qu'il est son fait personnel, soit indirectement parce qu'il est le fait de son préposé, ou parce qu'il est le fait de sa chose.

A ces trois titres, il engage la responsabilité sous trois vocables consacrés : responsabilité personnelle, responsabilité du fait d'autrui ou responsabilité civile *stricto sensu*, et responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde.

Simplifions aussitôt, puisque le Code nous y autorise, cette division tripartite, en montrant que nous pourrions sans difficulté ramener totalement la responsabilité du fait d'autrui et, pour quelque temps au moins, la responsabilité du fait des choses, à la responsabilité personnelle.

a) Ce qu'a fait le préposé est censé avoir été fait par le maître lui-même.

L'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil pose en principe qu'« on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre » et, précisant en ce qui nous concerne quelles sont ces personnes, l'alinéa 3 ajoute : « Les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. »

On admet généralement que ce qui caractérise la situation des préposés, c'est une autorité et une subordination corrélatives (2), entraînant chez le maître le droit de donner des ordres et des instructions sur la manière de remplir les fonctions auxquelles les préposés sont employés, et chez ces derniers une dépendance, une soumission et une obéissance nécessaires à la direction, à la surveillance et aux ordres du maître.

(1) Tout au plus aurons-nous l'occasion de rappeler l'influence sur l'action civile de la coexistence d'un délit pénal : à propos notamment, de la compétence, de la prescription, de la suspension de l'exercice de l'action civile jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'action publique, de l'influence du jugement rendu au criminel sur la poursuite civile.

(2) Cass. crim., 30 octobre 1902, *G. Trib.*, 5 novembre 1902, S. 1902.1.544.

On n'a jamais fait difficulté (1) pour convenir que sont régis par ces dispositions, notamment les rapports du voiturier et de son cocher, de la Compagnie de chemins de fer et de ses employés de toute nature (2), de la Compagnie de navigation et du personnel qu'elle charge de la conduite du navire.

En sorte que, chaque fois que l'acte dommageable aura été commis par le préposé, dans l'exercice de ses fonctions et dans les limites des attributions qui lui auront été confiées, sans qu'on ait à rechercher d'ailleurs, s'il a ou non agi conformément aux instructions que lui avait données son maître (3), le voiturier en sera responsable tout comme s'il en avait été lui-même l'auteur.

Peu nous importe alors que l'on discute en doctrine le point de savoir si les personnes responsables du fait d'autrui sont réellement et personnellement en faute, leur responsabilité étant la sanction de leur mauvais choix, ou encore de la direction vicieuse donnée à leur entreprise, jointe à un manque de surveillance, — ou si elles sont légalement tenues d'un dommage arrivé sans leur faute, puisque nous avons en pratique une règle fixe que nous pouvons suivre : le voiturier est civilement responsable des faits et gestes de ses employés et préposés, tout comme s'il en était personnellement l'auteur. Tout ce que nous dirons du voiturier devra donc s'appliquer à son préposé ; chaque fois que nous déclarerons le voiturier responsable d'un fait personnel, il en serait de même si ce fait avait été l'œuvre de son préposé : ils ne forment plus qu'une seule personne et, aux yeux de la victime, le préposé est encore le voiturier. Nous pourrions donc désormais faire abstraction de la distinction entre le fait personnel et le fait du préposé, et notre classification en est d'autant simplifiée.

(1) Nous en donnerons d'intéressants exemples dans notre troisième partie, en recherchant contre qui la victime dirigera son recours.

(2) « Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer, dit l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sont responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers des dommages causés par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation d'un chemin de fer. »

(3) « Le patron est responsable du libre choix par lui fait d'un ouvrier qui a commis un acte dommageable même au mépris de ses injonctions prohibitives, au cours d'un travail rentrant par sa nature et son utilité dans les fonctions auxquelles cet employé était préposé et dont le patron était appelé à profiter : » Paris, 19 décembre 1896, D. 97.1.172 (et les décisions et autorités citées à la note 5). « La responsabilité du commettant ne peut, d'ailleurs, être engagée qu'autant que le fait commis par le préposé est précisément l'un de ceux dans lesquels consiste l'exercice même de la fonction à laquelle il est employé. Cela n'est pas quand le préposé a reçu un ordre dont l'exécution ne rentre pas dans ses fonctions habituelles et qui par suite ne fonde plus le rapport de dépendance nécessaire : » Cologne, 26 avril 1892, D. 94.2.85.

b) Le fait de la chose, pour qui remonte à la cause première, est encore un fait personnel.

Le dommage a été causé par la chose du voiturier. L'accident est dû ou bien à un défaut d'entretien, ou bien à un vice de construction, ou bien à une usure exagérée, ou à toute autre cause, fût-elle inconnue. Derrière chacun de ces faits déterminants, nous trouvons un fait du voiturier, véritable cause d'un accident qu'on ne peut imputer à une matière inerte et inintelligente. C'est le manque de soins, le défaut de vérification à l'achat ou à l'emploi, et dans ces différents cas, le fait personnel est une faute ; c'est même parfois un simple fait exempt de faute, et alors ce fait consiste en une initiative du voiturier : le placement dans l'entreprise de la chose qui a occasionné l'accident.

Ici encore, nous pourrions donc en bonne logique assimiler complètement le fait de la chose du voiturier avec son fait personnel. Mais, pratiquement, il ne nous sera pas permis de continuer cette assimilation durant tout le cours de notre étude. C'est, en effet, en isolant la théorie de la responsabilité du fait des choses et en lui donnant une ampleur de plus en plus considérable qu'on a essayé de réédifier totalement sur de nouvelles bases le fondement de la responsabilité. Pour exposer ce mouvement d'idées, force nous sera donc, quand nous aurons tracé dans son ensemble et indistinctement le système primitif, d'isoler, par mesure de transition, le fait des choses, et de suivre les hardis novateurs dans des développements curieux où ils prétendaient d'abord ne comprendre que la responsabilité du fait des choses, où plus tard ils ont englobé la responsabilité du fait d'autrui et du fait personnel, où enfin on arrive dans le risque professionnel à une confusion nouvelle des trois éléments de la responsabilité sur un terrain tout différent, à une assimilation complète du fait personnel, du fait du préposé, du fait des choses.

Jusque-là, du moins, nous pourrions confondre la responsabilité du fait de la chose du voiturier dans celle de son fait personnel, qui contient déjà celle du fait de son préposé, et devient ainsi assez compréhensive pour ne demander qu'un seul exposé. Nous traiterons de la responsabilité, indépendamment des trois chefs qui lui donnent naissance.

De telle sorte qu'en arrivant au quatrième terme de notre classification, il ne nous reste à tenir compte que de ces données relativement simples : l'accident peut émaner du voiturier, du voyageur lui-même, d'un autre voyageur, d'un tiers ou du concours de plusieurs de ces personnes.

Encore pouvons-nous dans un exposé de principes négliger de faire une place à part aux accidents dus à une initiative complexe, puisqu'alors la responsabilité s'en partage entre les divers auteurs proportionnellement à la part d'activité qui revient à chacun dans le fait domma-

geable. Nous en retrouverons d'intéressants exemples dans notre troisième partie.

4. — Le fait générateur de l'accident, avons-nous dit, peut être un cas fortuit ou de force majeure.

La notion du cas fortuit et de la force majeure, si l'on veut la creuser en elle-même, est des plus délicates. Non seulement on ne s'entend pas sur ce qui distingue ses deux éléments : le cas fortuit et la force majeure, et parfois on emploie l'un quelconque des deux termes pour les désigner tous deux, mais encore dans son ensemble, cette notion est d'étendue essentiellement variable suivant la sévérité respective des divers systèmes de responsabilité.

Il est plus facile d'en donner une définition en l'envisageant par rapport au voiturier. D'une façon générale, on peut dire qu'il y a pour le voiturier cas fortuit et de force majeure toutes les fois que, dans le fait générateur de l'accident, « il n'y a de sa part ni imprudence, ni négligence, ni incurie, et qu'il a été dans l'impossibilité de prévoir, prévenir ou atténuer les effets de l'événement dont le voyageur a souffert ».

Il va de soi qu'un événement de ce genre, étranger au voiturier dans ses causes, le reste dans ses conséquences.

5. — Souvent enfin, la cause de l'accident restera inconnue. Ce n'est plus alors une règle scientifique qui guidera le jurisconsulte dans l'attribution des responsabilités, mais nous verrons comment, par le jeu de la procédure, l'accident restera à la charge de celle des parties sur qui pèsera le fardeau de la preuve. Il est clair que cette partie, qui devait pour s'exonérer prouver que l'accident était imputable à autrui, ne saurait réussir et en supporte en fin de compte les conséquences, lorsque la cause en reste inconnue.

En résumé, les causes possibles d'accident peuvent se ramener à quelques données très claires ; le voiturier, la victime, un autre voyageur, un tiers, un cas fortuit ou de force majeure, une cause inconnue.

SECTION III. — L'accident de transport.

Il ne faudrait pas croire que toutes les causes possibles d'accident que nous avons retenues nous intéressent au même titre.

Pour que la question du recours contre le voiturier puisse se poser, il ne suffit pas, en effet d'un rapport de fait entre la victime et l'accident et d'un rapport de droit entre cette même victime et le voiturier ; il faut de plus, c'est d'évidence, entre cet accident et le voiturier, un troisième rapport qui en fasse un accident de transport.

Cette relation n'existera que s'il y a tout à la fois dans l'accident ;

un fait découlant du transport, et un rapport quelconque entre ce fait et le voiturier.

A ces deux conditions seulement, la question que nous soulevons aura sa raison d'être, et l'accident arrivé pendant le transport sera véritablement un accident de transport.

§ 1. — Il faut qu'il y ait fait découlant du transport.

Et pour cela, il ne suffit pas que l'accident se soit produit dans les lieux et pendant le temps de l'exécution du contrat de transport, il faut encore qu'il y ait un lien plus ou moins étroit, un rapport réel, une relation directe entre le fait, cause de l'accident et le transport ; il faut en un mot que l'accident ait sa cause dans l'exécution du voyage.

Ce qui exclut les attaques criminelles auxquelles les voituriers peuvent être exposés de la part des tiers ou même des autres voyageurs, et qu'il ne dépendait pas du voiturier de prévenir.

Un attentat dirigé contre la personne d'un voyageur, n'est pas un accident de transport : le voyage n'en est pas la cause, il n'en est que l'occasion.

Que peut-on reprocher au voiturier, surtout si, par des offres très générales, il engage ses services à tout venant, s'obligeant ainsi, même en dehors de tout monopole de droit ou de fait, à accepter qui que ce soit ?

M. Saintelette (1) va cependant jusqu'à affirmer qu'il est « rigoureusement juste d'assimiler le voiturier à l'hôtelier, de le rendre garant de la sûreté de sa voiture comme de la sûreté de sa voie, de la vigilance de ses garde-trains autant que de ses garde-routes ».

« Cette théorie, pour être complète, réplique M. Henri Mazen (2), devrait, à notre sens, indiquer que les Compagnies pourront et devront avant la délivrance du billet s'assurer que leur client n'a pas subi de condamnations, et pour cela réclamer à tout voyageur un extrait de son casier judiciaire. »

Précaution encore insuffisante. Car comment distinguer parmi ces milliers de voyageurs qui se succèdent, le criminel de tout à l'heure, parfait honnête homme jusqu'à ce jour, et qu'un accès de folie passionnelle armera d'un poignard vengeur.

En réalité, la tentative d'assassinat commise sur un voyageur par un tiers dans un train en marche (3), par un autre passager dans un navire en pleine mer, ou même sur un quai d'embarquement, constitue pour le voiturier un cas de force majeure, dont il ne pourrait être dé-

(1) Comme M. Saintelette, M. Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 1058, a admis que les Compagnies de chemins de fer doivent garantir les voyageurs même contre les attaques criminelles dont ils peuvent être victimes,

(2) Henri Mazen, *op. cit.*, p. 68.

(3) Aix, 5 juillet 1887, S. 87.2.230.

claré responsable que s'il était établi que l'agression a été facilitée par sa négligence et aurait pu être empêchée par une surveillance plus active (1). C'est alors à raison d'un fait personnel au voiturier : faute, négligence, inobservation des règlements (2), que le voiturier peut être actionné en dommages-intérêts ; ce n'est plus à raison de l'attentat lui-même. La même restriction doit être faite chaque fois qu'il y a un cas fortuit et force majeure : si à l'origine de cet événement, on peut relever un fait imputable au voiturier et qu'ainsi en dernière analyse, ce fait a été cause du cas fortuit ou de la force majeure, le voiturier peut être actionné en responsabilité sur le motif que l'accident découle de son initiative.

Il n'en est pas moins vrai que lorsqu'on se trouvera en présence d'un véritable cas fortuit ou de force majeure, comme d'une tentative criminelle exempte de toute négligence reprochable au voiturier, on ne pourra d'aucune façon y voir un fait découlant du transport et par suite un accident de transport.

§ 2. — Il faut qu'il y ait quelque rapport entre ce fait et le voiturier.

Un accident peut découler du transport, avoir eu lieu au cours du fonctionnement de l'industrie du voiturier et à propos de ce fonctionnement, sans pouvoir être attribué pour cela à son activité. Il est bien certain qu'alors encore il n'y a pas accident de transport.

Tel serait l'accident occasionné : par une tentative criminelle commise contre la voie ou le convoi, par l'immixtion dans le service de personnes étrangères au personnel (3), par un tamponnement quand seul le voiturier étranger au voyageur en est cause.

Dans ces divers cas, l'accident découle bien de l'entreprise, mais si matériellement, il semble avoir pour cause le fonctionnement de l'in-

(1) « Mais la Compagnie serait responsable s'il était démontré qu'il existe un lien étroit entre les reproches formulés contre elle, notamment à raison de la disposition du matériel et de l'insuffisance du personnel, et l'acte criminel dont le voyageur a été victime. C'est au voyageur qu'incombe la charge de cette preuve » : Aix, 5 juillet 1887, précité.

(2) Des mesures destinées à assurer aux voyageurs en chemin de fer des garanties de protection contre les tentatives criminelles ont été recommandées aux Compagnies par une circulaire ministérielle en date du 10 juillet 1886. — Voir : Lamé-Fleury, *Bulletin annoté*, 1886, p. 242. — Il faudrait d'ailleurs mettre sur le même pied toute violation d'un règlement quelconque ayant trait à l'industrie du voiturier, et qui aurait facilité l'attentat : par exemple relatif à la disposition des wagons.

(3) Ainsi, en temps de guerre, un officier réquisitionne un train, en prend la direction, ordonne aux employés ce qu'ils doivent faire ; si une collision survient, la Compagnie n'ayant ni la direction ni l'exécution du transport ne saurait en être responsable : Trib. Seine, 15 février 1874 ; Lamé-Fleury, *Bulletin annoté*, 1874, p. 287.

dustrie du voiturier, il n'est dû en définitive qu'à l'influence étrangère qui est intervenue, qui a posé l'acte cause de l'accident, et qui est encore pour le voiturier une force majeure.

Ce dernier ne saurait donc être déclaré responsable de l'accident qu'au cas où la tentative, l'immixtion, le tamponnement n'auraient été rendus possibles que par une faute, une négligence ou un défaut de surveillance de sa part (1), où on peut lui reprocher quelque chose et où il est indirectement cause de l'accident, parce que, normalement, il aurait pu l'empêcher.

Tel serait encore l'accident intentionnel, voulu, recherché par le voyageur victime, pour en finir avec une vie qu'il n'avait plus le courage de supporter, pour se créer des droits à une indemnité ou enfin dans un but criminel.

Le suicide, la mutilation volontaire, ne sont jamais des accidents de transport, pas plus si le voyageur a profité du croisement de deux trains pour se faire enlever la tête que s'il s'était poignardé dans le wagon.

On voit par là combien il serait inexact de dire que sont accidents de transport « ceux qui, sans être une conséquence du transport, n'ont pu se produire qu'à raison même du transport et qui ne se seraient pas produits si le voyageur ne s'était pas mis en route. Il faut plus que ce simple lien indirect, purement occasionnel avec le transport ; il faut que le point de départ de l'accident, la cause initiale puisse être imputée au voiturier.

C'est toujours en vertu des mêmes principes qu'il ne saurait être question d'un recours pour un accident dont la cause unique serait le fait, l'imprudence, la faute de la victime. Il n'est que juste qu'elle en supporte les conséquences ; elle serait mal venue à s'en prendre à autrui de sa propre maladresse.

Point n'est besoin de nous appesantir davantage sur cette troisième section. Il est d'ores et déjà certain que le fait d'un tiers et même le fait d'un autre voyageur sont en dehors de nos préoccupations. Quand ils causent un accident, c'est affaire entre la victime et le tiers ou l'autre voyageur : le voiturier ne peut de leur fait être inquiété. Il le peut moins encore si c'est de son propre fait que la victime souffre.

(1) « Quand un accident de chemin de fer est le résultat d'un acte criminel, on ne saurait, d'une manière absolue, considérer cet acte criminel comme un acte de force majeure de nature à dégager la responsabilité de la Compagnie, alors que les victimes de l'accident, demandereses en dommages-intérêts, allèguent que le crime n'a pu être perpétré que par suite de négligence, de faute et de défaut de surveillance de la part de la Compagnie ou de ses agents ; » Paris, 3 mars 1892, *Pandectes françaises* ; *Rép.*, t. XVI, *V^o Chemin de fer*, n° 5074 ; *Le Droit*, 30 mars 1892.

C'est, par exemple, par la négligence des employés qu'une personne a pu pénétrer sur les voies et changer un aiguillage, déranger un sémaphore.

Et ainsi, par voie d'éliminations successives, nous restons en présence du seul voiturier, et nous avons par *a contrario* une idée des accidents dont il pourra être rendu responsable, qui ouvriront un recours au voyageur victime, parce qu'ils émanent de son fait, à lui voiturier, et qui sont tous des événements imprévus, se produisant au cours de son exploitation et par suite de cette exploitation.

Un voyageur a subi un accident de transport et en a souffert ; quelle seront les conséquences juridiques de cet événement ?

Telle est la question que nous nous efforcerons de clairement poser dans notre chapitre troisième.

CHAPITRE III

LE RECOURS.

Se demander quelles conséquences juridiques aura l'accident de transport pour le voyageur qui l'a subi, c'est en d'autres termes, se demander si cet accident fera naître au profit de ce voyageur un recours contre son voiturier.

Nous ne ferons dans ce chapitre qu'achever de bien poser cette grave question, en indiquant comment il faut concevoir ce recours possible, les conditions sans lesquelles il ne peut naître, et ce qu'il suppose en la personne du voiturier : une responsabilité.

Tout au plus amorcerons-nous notre II^e partie, consacrée en entier au fondement de la responsabilité du voiturier, en ébauchant les théories qui, à ce propos, se sont disputé la doctrine, et en montrant le pourquoi des difficultés que nous aurons à y résoudre.

Le voyageur, nous le supposons, a subi un accident de transport.

Il est certain, tout d'abord, que, si cet accident n'a causé au voyageur aucun préjudice, il ne comportera juridiquement aucune suite civile ; et par préjudice, nous entendons ici toute atteinte à la situation pécuniaire ou morale du voyageur. Le dommage est, en effet, une condition indispensable pour qu'un recours puisse être accordé ; il est au premier chef un élément de recevabilité de l'action civile : c'est que, à la différence de l'action publique, dont l'objet est de réprimer le trouble apporté à la société indépendamment des résultats pécuniaires de l'acte, notre action à nous n'a d'autre but que la réparation. Le droit civil n'intervenant que pour défendre les intérêts particuliers lésés, si le fait incriminé n'avait pas causé de dommage au plaignant, celui-ci ne trouverait pas dans nos Codes un principe sur lequel il puisse fonder sa réclamation : « Sans intérêt, pas d'action. »

Mais nous verrons que cette hypothèse est très rare, et que presque toutes les victimes atteintes par l'accident arrivent à justifier d'un préjudice suffisant pour que leur recours soit admis.

En cas de mort soudaine cependant, le voyageur tué subit un dommage physique qu'on ne saurait prétendre doublé quant à lui d'un préjudice pécuniaire.

Les victimes seront alors les personnes : héritiers, créanciers.... que cette mort fera souffrir dans leurs intérêts ; s'appuyant sur le dommage

qu'elles auront ainsi subi du fait de l'accident, elles jouiront dans certains cas (1) d'un recours qui ne peut être accordé au mort.

Lors donc que nous parlerons de la victime d'un accident de transport, nous comprendrons sous cette dénomination générique aussi bien les ayants cause du voyageur tué que le voyageur blessé.

Si la victime a subi un préjudice, du fait de l'accident, devra-t-elle supporter ce préjudice ou pourra-t-elle le faire supporter au voiturier ? N'aura-t-elle pas ou aura-t-elle un recours qui lui permette de se faire indemniser par lui ? C'est toute la question.

On pourrait concevoir une solution brutale, inintelligente, fataliste même, et qui consisterait à s'en tenir au fait : l'accident a frappé telle personne, le voyageur ; tant pis pour la victime ; elle en supportera les conséquences, quelles que soient les circonstances qui l'ont amené.

Mais l'équité la plus élémentaire exige que tout dommage soit supporté, non pas par celui qui le subit, mais par celui qui l'a causé ; donc, quand le dommage est la résultante d'un accident, par celui qui a causé cet accident, qui en a posé le fait générateur ou déterminant.

En raison pure, nous pouvons donc conclure : La législation la meilleure sera celle sous l'empire de laquelle une personne lésée pourra sûrement obtenir réparation, et l'obtenir de celui qui a occasionné le préjudice. Le rôle du juge consistera à trouver dans chaque cas déterminé à quel acte doit être rattaché l'accident, pour en faire supporter les conséquences à l'auteur de cet acte, s'il peut en être considéré comme la cause. S'il y avait plusieurs causes à l'accident, tout le dommage devrait être réparti entre ses divers auteurs, dans la mesure où chacun d'eux l'a causé.

En conséquence : Si l'auteur de l'accident est la victime elle-même, il ne saurait être question de recours ni de réparation, et l'incidence du préjudice est définitivement réglée, l'événement ayant frappé juste, le voyageur devant supporter définitivement le dommage qu'il s'est causé.

Si l'auteur de l'accident est le voiturier, le voyageur doit pouvoir se décharger sur ce voiturier des conséquences fâcheuses de l'événement, et en rejeter la charge sur ses épaules : ce qu'il fera en s'attaquant à lui, et au moyen d'un recours en indemnité, en lui en imposant la réparation.

Si le voyageur et le voiturier ont été co-auteurs de l'accident, il est juste qu'ils en supportent chacun une part proportionnelle à leur initiative : le voyageur doit jouir encore d'un recours, qui lui permette de se faire indemniser de ce qu'il subit en plus de sa part et de faire supporter au voiturier une partie des conséquences de l'accident qu'il a contribué à occasionner.

(1) Nous les précisons quand, dans notre troisième partie, nous rechercherons à quelles personnes un recours est accordé.

Toutes les législations modernes tendent à réaliser cet idéal de justice, mais bien des difficultés surgissent dans l'application, qui rendent très divers les moyens préconisés pour l'atteindre.

A quoi reconnaître en effet qu'une personne est cause d'un acte, de façon à pouvoir être déclarée responsable de ses conséquences ?

La responsabilité étant l'obligation pour une personne de répondre d'un fait, obligation sanctionnée par la réparation du préjudice que ce fait a occasionné, il est certain que cette responsabilité implique au moins une certaine attribution du fait à la personne.

Mais quels sont plus précisément les rapports qui doivent exister entre le voiturier et le fait dommageable pour qu'il en soit juridiquement cause, et comme tel tenu d'en répondre civilement ? Quels liens doivent l'unir à l'accident pour qu'il en soit efficacement incriminé, déclaré responsable et qu'il soit en définitive condamné à en réparer les conséquences ?

Poser cette question, c'est à proprement parler, rechercher le fondement de la responsabilité.

Il est certain que, quand un individu a voulu causer un dommage, l'a causé intentionnellement, il y a responsabilité pleine et entière, appropriation complète par la personne de toutes les conséquences du fait.

Il est certain, d'autre part, que l'on doit exiger au moins un certain lien entre le fait et la personne, dont il doit émaner dans une certaine mesure pour pouvoir être rattaché à son activité.

Mais, entre ces deux extrêmes s'élève la difficulté : le rapport qu'on exige est plus ou moins précis, plus ou moins important suivant les auteurs, et on peut presque dire que tous les degrés de sévérité ont trouvé des défenseurs parmi les jurisconsultes.

Si nous avons à faire ici une théorie générale de la responsabilité, nous commencerions par établir qu'il est en notre droit de principe traditionnel, et presque unanimement admis dans les doctrines les plus opposées, que l'auteur d'un dommage ne peut être tenu d'une réparation quelconque à raison de ce dommage que s'il est moralement responsable de l'acte préjudiciable, si cet acte a été le résultat d'une volonté consciente et libre, s'il l'a accompli avec liberté et raison (1). Pour qu'un acte puisse être reproché à son auteur, il ne suffit pas qu'il l'ait posé, il faut de plus qu'en le posant il ait agi librement et sciemment, « non qu'il doive avoir prévu le dommage qu'il allait causer », mais en ce sens qu'il ait eu l'intelligence nécessaire pour comprendre ce qu'il faisait, et « conscience de l'acte qu'il a commis en toute liberté ».

(1) Voir les développements que donne de cette idée M. Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité* (Aix, 1901), p. 16 et suiv.

Les diverses circonstances qui peuvent de ce chef, affecter et faire disparaître la responsabilité tiennent, soit à la personne même de l'auteur incriminé : faiblesse d'esprit naturelle ou accidentelle, démence, état d'inconscience (à moins qu'il n'ait été amené par une faute : ivresse, habitudes d'intempérance, excès entraînant des troubles mentaux) ; soit à des causes indépendantes de sa volonté ou qui lui sont supérieures : cas fortuit et force majeure (1).

A ces deux conditions, l'homme intelligent et libre est véritablement auteur de l'acte.

Mais tout auteur d'un acte est-il toujours et nécessairement responsable de ses conséquences ?

Pendant longtemps, on ne l'a pas cru, et personne ne se contentait de ce simple rapport de causalité : pour pouvoir être déclaré responsable d'un fait dommageable dont on était l'auteur, il fallait que ce fait fut illicite en lui-même, que son acte ou son abstention constitue une faute : manquement soit à un devoir légal corrélatif au droit d'autrui, soit à une obligation contractuelle.

« Tout individu peut développer librement son activité comme il l'entend, sous une seule réserve, celle de contenir cette activité dans les limites légales ; tant qu'il se borne à user de son droit, il ne peut engager sa responsabilité, il ne peut léser autrui, juridiquement au moins : *neminem lædit qui suo jure utitur*... Il pourra bien causer un préjudice, mais ce préjudice, né de l'exercice d'un droit, n'aura pas de conséquences juridiques, ne sera jamais la source d'une obligation, d'une responsabilité. La responsabilité ne commence que le jour où l'exercice de l'activité devient illicite : elle n'apparaît qu'avec la faute, avec le délit ou le quasi-délit civil (2). Le droit ne s'occupe pas de la faute qui se borne à léser des intérêts ; il ne s'occupe que des lésions de droit (3). L'inexécution d'un contrat forme d'ailleurs

(1) Beaucoup d'auteurs, lorsqu'ils opposent le cas fortuit à la force majeure entendent en effet par cas fortuit un événement dans lequel n'intervient aucune volonté humaine, aucun fait de l'homme. C'est un fait de la nature, dû au seul effet du hasard, ne relevant que des lois physiques fatales, dont on ne peut rendre personne responsable : foudre, inondation violente et imprévue, gelée, tourmente de neige, tempêtes, naufrages et coups de mer, trombe, tremblement de terre, débordement d'une rivière. La force majeure au contraire, n'exclut pas le fait de l'homme, mais la volonté, la liberté sont dominées au point que le libre arbitre n'existe plus. Dans ce cas l'auteur de l'acte n'est plus qu'un instrument matériel : invasion, blocus, commandement ou défense de l'autorité légitime, grève, agression à main armée. — Mais ils n'attribuent aucune importance juridique à cette différence de nature, puisque le fait provient toujours d'une cause étrangère qui ne peut être imputée au prétendu auteur de l'acte.

(2) Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 11-12, dans l'exposé de la théorie traditionnelle.

(3) Nous tenons pour acquis que, dans l'état actuel de notre législation, il ne suffit pas que l'acte incriminé ait été commis sans droit pour que son auteur puisse

un acte illicite au même titre que le délit ou le quasi-délit, puisque dans ce cas, il y a manquement à un devoir conventionnel corrélatif à un droit également conventionnel. Peu importe d'ailleurs que cette faute soit intentionnelle ou non, c'est-à-dire commise avec l'intention de nuire ou simplement par imprudence.

« Ce n'est pas le dommage comme tel, mais uniquement la culpabilité qui fonde la responsabilité, et par cela même, l'obligation de réparer le dommage. » « Peut-on concevoir le devoir de réparer, dit M. Willems (1), de la part de celui qui est sans faute ? Pareille obligation ne peut certes se justifier en principe ; il serait inique de mettre sur le même pied l'innocent et le coupable. »

Et la faute doit se trouver à la base de tout fait dommageable, reprochable à celui dont on exige réparation, soit qu'elle consiste dans l'acte préjudiciable qu'il a personnellement commis, soit qu'elle n'apparaisse qu'indirectement, comme cela arrive quand il est rendu responsable du fait d'une autre personne ou du fait d'une chose. Tous ces cas supposent en effet une faute de son chef, ce que Treilhard (2) exprimait en ces termes : « Ceux à qui la responsabilité est imposée ont à s'imputer, pour le moins, les uns de la faiblesse, les autres du mauvais choix, tous de la négligence. Heureux si leur conscience ne leur reproche pas d'avoir donné de mauvais principes ou de plus mauvais exemples ».

Les discussions se cantonnaient donc dans le rayon d'action de la faute ; on admettait sans conteste la corrélation entre l'idée de faute et l'idée de responsabilité ; en un mot, c'est dans la faute qu'on plaçait le fondement de la responsabilité.

Cette théorie traditionnelle, héritage de la législation romaine et basée sur l'idée d'imputabilité, est actuellement battue en brèche, surtout en Allemagne, par une théorie nouvelle, qui voudrait lui substituer une responsabilité basée sur le simple principe de causalité.

Plus ne serait besoin de l'existence d'une faute constatée à la charge de l'auteur du fait dommageable qu'il s'agit de déclarer responsable.

être déclaré responsable, mais que cet acte doit encore avoir porté atteinte à un droit de la victime. « L'acte est illicite, dit M. Willems (voir note suivante), lorsqu'il est posé sans droit dans le chef de son auteur et qu'il porte atteinte au droit d'autrui. Quand ce second élément existe, le premier existe nécessairement, d'où nous pouvons conclure que : acte illicite et lésion de droit sont des expressions synonymes. » — A l'inverse, on se demande parfois, si l'acte peut être illicite quand bien même on ne fait qu'user d'un droit et s'il peut y avoir abus de droit, mais ce délicat problème, très intéressant en lui-même, n'a pas d'intérêt en notre matière.

(1) Jos. Willems, *Essai sur la responsabilité civile édictée par les articles 1382-1386 du Code civil*, dans la *Revue générale du droit, de la législation et de la jurisprudence* (1895-1896), 1895, p. 146.

(2) Fenet, *Recueil des travaux préparatoires du Code civil* (Paris, 1836), t. XIII, p. 468.

Tout individu serait garant de son fait et, à ce titre, devrait en réparer les conséquences chaque fois qu'il cause un préjudice à autrui.

Toute recherche de responsabilité, disent les partisans de ce système, implique un choix entre deux personnes : l'auteur et la victime. Les conséquences d'un accident retombent forcément sur quelqu'un. Refuser de faire supporter à l'auteur l'effet nuisible de son acte, c'est déclarer la victime responsable, ou au moins la traiter comme telle.

Et c'est pourquoi, trouvant qu'il est plus équitable et plus rationnel de faire supporter les conséquences d'un acte, fût-il exempt de faute, à celui qui pose cet acte qu'à celui qui le subit, ces auteurs n'ont pas craint de séparer l'idée de faute de l'idée de responsabilité, et étendant cette dernière au dehors de son domaine primitif, « remplaçant l'enquête sur l'état d'esprit de l'auteur par l'appréciation purement matérielle des faits, ils prétendent fonder la responsabilité sur le risque ».

Il suffirait donc, pour qu'un recours puisse être ouvert contre quelqu'un, que le fait dommageable pût être attribué à son activité personnelle, à celle de son préposé, à sa chose, à un aménagement quelconque créé par lui.

En posant un acte, on espère en tirer profit, mais en même temps qu'on court des chances de gain, il est juste qu'on supporte les risques qui en sont la contre-partie.

En prenant l'initiative d'une industrie, on escompte encore de son fonctionnement une certaine quotité de bénéfices ; il est juste « que le service dont le maître profite soit condamné à réparer le mal qu'il a produit ».

La loi ne peut balancer « entre celui qui se trompe et celui qui souffre ».

Outre que, dit-on, ce système est plus simple que le système traditionnel, il a sur lui l'immense avantage de dégager nettement le domaine du droit civil d'avec la morale et le droit pénal, et d'éviter ainsi une regrettable confusion.

Pour terminer avec les avantages qu'on lui trouve, empruntons à M. Saleilles (1) qui en fut en France le premier et plus chaud promoteur, la justification qu'il en propose :

« Les historiens présentaient le principe de causalité comme étant le principe national allemand, par opposition au principe romain de la faute subjective ; les économistes comme étant le seul système qui put répondre aux exigences de la simplification du droit ; et les sociologues comme la règle sociale par excellence, fondée sur cette idée de solidarité, qui est celle, aujourd'hui, dans laquelle s'incarne l'idée même de justice. On répondit aux historiens que ce que l'on prenait

(1) Raymond Saleilles, *Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand* (2^e édit. Paris, 1901), p. 376, note 1.

pour un principe coutumier national n'était que la résultante d'un état de culture préhistorique, commun à toutes les nations primitives ; aux économistes, qu'ils faisaient passer le côté utilitaire du droit avant la justice ; et aux sociologues que leur solidarité annihilait la liberté. Or, sous un régime de liberté, il n'y a de responsabilité que là où il y a imputabilité : la faute seule peut restreindre la liberté de l'individu. En dehors de la faute, les risques sont pour celui qui heurte la liberté.

« Et l'on ne s'aperçoit pas, en raisonnant ainsi, que, forcément, il faudra encore en arriver à une application de l'idée de risque, et à une répartition des risques : seulement, on les fait supporter à celui qui subit l'initiative d'un autre, alors que la justice exige que les risques suivent l'acte. Le principe de responsabilité subjective aboutit ainsi à un renversement des facteurs, en matière de justice individuelle : limiter la responsabilité au domaine de la faute individuelle, c'est infliger une perte à celui qui est purement passif, alors que la justice exige que chacun porte les conséquences de ses actes. »

Et, par une curieuse évolution, on en revient ainsi après des siècles, au résultat auquel était arrivé sans presque de difficultés ni d'hésitations le droit romain primitif où, comme nous l'apprend von Ihering (1), le préjudice seul suffisait à engendrer la responsabilité sans que l'on s'inquiète de la notion de faute : « L'injustice chez les premiers Romains, la douleur gouvernant souverainement le sentiment juridique de l'homme de la nature, est appréciée non pas d'après sa cause, mais d'après son effet. »

Dans la deuxième partie de notre travail, à laquelle nous arriverons bientôt, nous examinerons tour à tour par le détail ces deux courants d'idées, en montrant leur influence respective sur les droits reconnus aux victimes et le recours qu'ils leur réservent pour échapper aux conséquences funestes d'un accident subi par elles.

Tout ce que nous avons dit jusqu'ici du recours et de la responsabilité s'applique à quiconque a souffert d'un accident. Mais toutes les victimes ne sont pas à l'égard de l'auteur responsable dans une situation identique. Considérons donc les diverses situations dans lesquelles peut se trouver la personne qui se plaint vis-à-vis de celle qu'elle poursuit et demandons-nous si ces situations réciproques auront quelque influence sur le recours de la victime, sur la responsabilité de l'auteur reconnu du dommage.

On peut concevoir que ces deux personnes soient indépendantes l'une de l'autre, « aussi étrangères que peuvent l'être deux citoyens appartenant à la même société, vivant sous une même loi ».

Bien qu'elles s'ignorent physiquement et moralement, bien qu'elles

(1) Von Ihering, *De la faute en droit privé* (traduction de Meulenaëre), p. 10. — « Ce n'est que plus tard, ajoute-t-il, que les juristes ont remplacé le point de vue de la causalité externe du fait par celui de la causalité interne de la culpabilité », p. 46.

soient juridiquement étrangères l'une à l'autre, elles n'en sont pas moins tenues l'une envers l'autre, car l'état de société, par le seul fait de son existence, rend les hommes solidaires et leur impose des devoirs réciproques.

Le principal de ces devoirs est celui de respecter la vie, l'honneur, la santé, les biens d'autrui, celui de ne faire de tort à personne, *alterum non lædere*, suivant un principe « de justice éternelle et d'équité incontestable ».

Aucune législation humaine ne peut, sous peine de faillir, méconnaître les principes fondamentaux du droit naturel : son rôle est de s'adapter le plus complètement possible en s'inspirant des contingences, et d'en sanctionner les préceptes.

Nos législateurs l'ont compris, et c'est pourquoi ils ont sanctionné ce précepte en écrivant dans l'article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

Le devoir naturel de ne faire tort à personne est donc entré dans notre droit positif, en revêtant une forme légale, et les articles 1383 et suivants en ont fixé les détails d'application en précisant la responsabilité de ceux qui y contreviennent.

On ne peut règle plus générale ; cette responsabilité à raison de faits défendus par la loi, illicites, délictueux, et qu'à ce titre on appelle légale ou délictuelle, s'appliquera donc en principe à tous individus, formera le droit commun des personnes agissant en responsabilité.

D'autre part, on conçoit qu'un lien particulier puisse unir l'auteur à la victime et les placer dans un état de dépendance réciproque.

Cette dépendance peut résulter d'un état de fait, « modifiant les conditions du problème, mais ne changeant en rien sa nature en quelque sorte intime ». Telle serait la situation de la personne profitant sans droit d'un transport.

Elle peut résulter d'un état de droit. On cite bien quelques obligations légales particulières sans grande importance, mais le principal de ces liens de droit est sans contredit le contrat (1).

Des personnes, tenues seulement en tant que libres et responsables de leurs actes de la même façon envers qui que ce soit, d'après un minimum de relations réciproques, peuvent convenir pour des motifs divers que, volontairement elles étendront ces rapports nécessaires, peuvent s'obliger les unes envers les autres à certaines prestations déterminées, plus précises, plus étroites et plus spéciales. Ce faisant,

(1) Le contrat de transport crée à la fois entre le voyageur et le voiturier ces deux liens : dépendance de droit, découlant du contrat et dépendance de fait, subordination matérielle, distincte de l'obligation juridique dont elle est le résultat, qui, souvent réduit le voyageur à un état d'inertie qui le rend comparable à une tête de bétail et le met à la merci du voiturier.

elles engagent spontanément leur responsabilité souvent dans des cas nouveaux et plus étendus, puisqu'il suffira qu'elles contreviennent à l'une quelconque de ces obligations par une inexécution totale ou partielle, pour qu'elles soient responsables, aux termes de l'article 1136 s'il s'agit d'une obligation de donner, de l'article 1142 s'il s'agit d'une obligation de faire ou de ne pas faire.

Ce lien de droit, ce contrat aura donc une influence sur la responsabilité de droit commun dont nous parlions.

Il l'étendra, dans la mesure où il aura visé des cas nouveaux de responsabilité, à des faits qui sans lui auraient été indifférents pour leur auteur.

« Lorsque l'obligation contractuelle a visé directement la question de responsabilité, c'est-à-dire lorsque l'accord des parties a porté expressément ou tacitement sur cette question, modifiant en les aggravant ou en les adoucissant les règles du droit commun, ou lorsque la responsabilité prend directement naissance dans l'inexécution de cette obligation, dans ce cas, à notre sens (et cela résulterait de l'analyse de l'obligation), la volonté des personnes intéressées a marqué de son empreinte les données du problème assez profondément pour modifier la solution du droit commun dans la mesure où elle peut librement s'exercer » (1).

Le contrat peut donc faire varier les cas dans lesquels la responsabilité sera engagée, les cas de recours, soit en les étendant, soit en les restreignant, soit en les supprimant (2).

Mais qu'est-ce au juste que cette responsabilité pour violation des obligations contractuelles ? Est-elle de même nature que celle qui sanctionne la violation des obligations légales ? Ne l'appelle-t-on responsabilité contractuelle qu'à raison de son origine distincte, ou comporte-t-elle un changement des règles normales de la responsabilité ? Les articles 1137, 1147 et suivants du Code civil qui la réglementent ne sont-ils qu'une application des articles 1382 et suivants, ou édictent-ils une responsabilité spéciale et distincte ? Et, dans l'affirmative, est-il exact que cette responsabilité contractuelle soit plus avantageuse pour la victime, et puisse s'appliquer même à des obligations sanctionnées déjà par la responsabilité de droit commun ?

C'est le rôle des juristes de dégager des textes la doctrine qui les inspire et de rechercher s'ils représentent un idéal législatif.

Nous essaierons d'éclaircir tous ces points à propos du contrat de transport des personnes et nous aurons à nous demander notamment si ce contrat comporte pour le voiturier vis-à-vis du voyageur une ex-

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 9.

(2) Nous aurons à nous demander jusqu'à quel point les règles légales de responsabilité peuvent être ainsi modifiées par un règlement conventionnel.

tension de la responsabilité ordinaire, et s'il va jusqu'à prévoir l'accident au point de l'englober dans sa sphère d'influence.

Cette étude spéculative commande toutes les solutions que nous aurons à donner par la suite ; suivant le parti que nous adopterons sur la nature de la responsabilité du transporteur, nous aboutirons à des solutions divergentes qui forment l'intérêt pratique du problème que nous abordons.

Quand nous aurons ainsi, dans la II^e partie de cette étude, examiné en théorie et d'après leur ordre historique les divers fondements que l'on a proposés à la responsabilité du voiturier, nous saurons dans quelles hypothèses il devra répondre des conséquences de l'accident, dans quelles hypothèses donc la victime aura un recours, et par quels principes l'action qui en sera la manifestation devra être régie. Nous aurons en d'autres termes le fil conducteur qui nous guidera dans la mise en œuvre de ce recours.

Et nous serons amené à pousser plus avant encore notre analyse en étudiant pratiquement d'après les auteurs et la jurisprudence, la situation de fait que nos lois reconnaissent aux victimes d'accidents de voyageurs ; il ne nous restera alors qu'à marquer les modifications proposées et souhaitables à leur situation juridique.

DEUXIÈME PARTIE

LE PRINCIPE EN VERTU DUQUEL UN RECOURS EST ACCORDÉ AUX VICTIMES

ÉTUDE HISTORIQUE ET SPÉCULATIVE DES DIVERS FONDEMENTS QU'ON A
DONNÉS A LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER.

« La responsabilité, dit M. Labbé, est le plus parfait régulateur de l'activité humaine. » Il est à peine besoin de dire que ce régulateur vaudra ce que vaut son fondement, puisque c'est lui qui en commandera toutes les manifestations.

A cette recherche du fondement de la responsabilité, les transformations survenues dans la vie sociale et économique ont fait répondre différemment suivant divers stades d'une évolution qui n'a pas dit son dernier mot (1).

Nous suivrons pas à pas le développement des multiples théories proposées et savamment soutenues, abstraction faite cependant des opinions par trop individuelles, intéressantes souvent, mais qui, ne marquant pas un mouvement d'idées, seraient d'une étude trop spéciale et ne feraient qu'alourdir et obscurcir notre exposé.

A propos de chacune d'elles, nous rechercherons l'influence qu'elle a eu sur la matière des accidents de transport et jusqu'à quel point elle a été adoptée par les auteurs qui ont écrit sur la responsabilité du voiturier, appliquée par la jurisprudence française, incorporée dans les législations étrangères.

Parmi les systèmes qui se disputent le fondement de la responsabilité et ont été l'origine d'un courant d'idées ayant sa place dans la science juridique, il nous faut, pour plus de clarté, isoler ceux qui basent la responsabilité sur la faute de ceux qui, par des extensions successives relativement récentes, en sont arrivés à rejeter la notion traditionnelle, à déclarer qu'on doit répondre de tout fait, fût-il exempt de faute, en un mot, à baser la responsabilité sur le risque.

(1) « L'importante théorie de la responsabilité, en évolution constante, traverse de nos jours une crise très aiguë : on s'attaque aux fondements mêmes, jusqu'alors incontestés. » Teisseire, *loc. cit.*

TITRE PREMIER

THÉORIE DE LA FAUTE

Au lendemain du Code et jusque vers 1880, il était admis comme un axiome que, pour être déclaré juridiquement et civilement responsable d'un fait, il fallait non seulement l'avoir posé, mais en le posant avoir commis une faute.

Le voyageur a-t-il un recours contre son voiturier, auteur de l'accident ? Tout dépendra du point de savoir si on peut relever à la charge du voiturier un fait répréhensible ; on appréciera sa conduite, on jugera s'il a été coupable en accomplissant l'acte qui a déterminé l'accident : s'il n'a pas commis de faute, il n'aura à supporter aucune conséquence de son acte et le recours du voyageur ne saurait l'atteindre.

Cet examen cependant, ne se fera pas en la personne du voiturier déterminé avec lequel la victime aura traité, ni pour le cas spécial qui motive le recours. Car s'il est vrai que, dans la théorie de la faute, la conduite de l'auteur du dommage soit appréciée subjectivement (d'après une terminologie à la mode que nous n'adopterons pas) (1), elle l'est *in abstracto*, par rapport à un auteur imaginaire, à un être idéal que l'on décore de noms divers : « bon ou excellent père de famille, administrateur vigilant, que sais-je. Ce personnage abstrait représente

(1) A la théorie subjective qui est celle de la faute, on oppose sous le nom de théorie objective tout système qui ne recherche pas la culpabilité dans la personne de l'auteur de l'acte, mais se borne à constater l'acte et le rapport de cause à effet qui l'unit à son auteur. Est subjectif le système qui veut juger l'acte d'une personne dans sa moralité, par opposition au système qui considère la volonté comme un fait. — On peut aussi appeler objectif un système qui s'en tient à l'examen purement extérieur des faits brutaux, par opposition à la théorie qui s'inquiète de l'intensité et de la profondeur de toutes les initiatives qui ont participé au dommage. — M. Saleilles, rattachant l'accident à son fait, appelle ce fait imprudence, négligence ou faute, et, pour bien marquer que cette faute n'implique aucune réprobation morale, il prend soin de lui donner le nom d'objective. — Il vaut donc mieux, croyons-nous, éviter ces mots qui n'éveillent par eux-mêmes aucune idée précise. — D'autant plus que les théories nouvelles tiennent encore, au moins pour le calcul de l'indemnité, grand compte des éléments psychologiques, alors qu'une théorie purement objective ne considérerait la volonté de l'auteur ni pour l'existence de la réparation, ni pour son étendue. La réforme, malgré les apparences, consiste plutôt à avoir repoussé le point de vue moral que le point de vue subjectif.

l'homme diligent, apportant à l'administration de son patrimoine l'attention et les soins qu'y donne la moyenne des humains ».

Et cette théorie, qui se caractérisait par ces deux propositions : « Il n'y a pas de responsabilité sans faute. » « Toute faute oblige à la réparation intégrale du dommage » résolvait, sous quelques modifications de détail, aussi bien la responsabilité du fait personnel que celles du fait d'autrui et du fait des choses.

Ses partisans éprouvaient à peine le besoin de la justifier.

Une longue tradition historique semblait mettre ses principes hors de discussion.

En Grèce et à Rome, elle s'était construite peu à peu, puis enracinée au point de devenir incontestée. « La notion de la faute est la mesure générale de la responsabilité dans le droit romain privé parvenu à son développement (1).

Elle passa ainsi de toutes pièces dans notre ancien droit où, « appuyée sur des textes presque sacrés, elle devint un dogme : jamais les juriconsultes d'alors ne songèrent à s'attaquer à un principe qui leur semblait inébranlable sur le terrain de la logique, de la justice et du droit.

« C'est dans le même esprit que le législateur du Code civil a abordé le problème de la responsabilité, c'est dans le même sens qu'il paraît l'avoir résolu » (2).

La préoccupation de rechercher la faute pour baser sur elle la responsabilité semble bien ressortir de la formule même de l'article 1382 : « par la faute duquel... »

Que le législateur n'ait pas songé à poser le principe de façon nette et explicite, cela se conçoit aisément, puisque de son temps la conscience elle-même semblait exiger que la faute soit la base de la responsabilité, puisque ce principe paraissait « tellement juste, tellement évident qu'on l'affirmait presque comme une révélation du droit naturel », et que par suite, il ne devait pas lui sembler possible qu'il fût un jour discuté ou ignoré.

Si quelque incertitude subsistait sur la mentalité des auteurs du Code de 1804, la lecture des travaux préparatoires aux articles 1382 et suivants aurait vite fait de la dissiper. Sans doute on a pu, tablant sur les opinions alors paradoxales de tel ou tel tribun, sur telle phrase d'apparente généralité mais dont le contexte établit suffisamment la portée véritable, sur telle proposition extraite et isolée d'une théorie dont elle ne forme qu'un article, qu'un échelon, soit même sur telle formule dont l'orateur ni l'Assemblée n'ont saisi toute l'importance extensive, tirer de ces travaux des arguments en faveur des idées nouvelles (3) ; il n'en reste pas moins vrai que dans l'esprit général des

(1) Ihering, *Esprit du droit romain*, t. I, p. 24.

(2) Teisseire, *op. cit.*, p. xv.

(3) « La loi ne peut hésiter entre celui qui se trompe et celui qui souffre. » « Rien

travaux préparatoires, le principe qui indéniablement a guidé toutes les discussions, par lequel on entendait tout expliquer et tout gouverner, auquel on était préoccupé de tout subordonner est qu'il ne saurait y avoir de responsabilité sans faute.

« Il serait d'ailleurs inconcevable que le législateur ait pu rejeter sans fracas et sans explications une notion qui avait gouverné tout le droit romain et l'ancien droit français, et qui était universellement acceptée au moment de l'apparition du Code civil. »

Il semblerait que, s'appuyant sur des textes, les doctrines édifiées sur ce fondement dussent être limpides et peu variées ; nombreuses et enchevêtrées sont cependant les théories sur la responsabilité du voiturier qui gravitent dans l'orbite de la faute.

de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre. » « N'est-ce pas en effet le service dont le maître profite qui a produit le mal qu'on le condamne à réparer ». « Tout individu est garant de son fait. » « Celui qui par son fait a causé un dommage est tenu de le réparer. » Voilà autant de phrases qui sont devenues les brocards dont se servent les partisans du risque pour justifier leur théorie et qui, isolées de leur contexte, prises comme principes généraux, consacrent le risque dans toute son étendue. Elles sont cependant empruntées à un discours de Bertrand de Greuille au Tribunat (Fenet, *Recueil des travaux préparatoires du Code civil*, t. XIII, 468-477) dont le but était de prouver que « le principe de la faute est seul possible et suffit à tout ». Malgré leur généralité apparente, elle n'avaient donc de sens pour leur auteur que dans les cas où une faute était préalablement établie, et n'étaient comprises que comme aidant au succès de l'idée de faute.

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE DE LA DIFFICULTÉ.

Cette diversité d'opinions provient à la fois d'une obscurité et d'un mutisme du Code civil.

Toutes les discussions résultent en effet :

D'une part, de ce que le législateur a traité en deux séries d'articles de la responsabilité civile découlant du dommage causé, ce qui a donné libre cours aux discussions doctrinales sur la nature de la responsabilité.

D'autre part, du silence qu'il a gardé sur la responsabilité du transporteur dans les accidents de voyageurs, ce qui, par de nouvelles incertitudes, a compliqué une question déjà si obscure et si débattue.

SECTION I. — Les deux séries d'articles du Code civil et les discussions doctrinales sur la nature de la responsabilité découlant des fautes.

Le Code civil régleme la responsabilité civile en deux séries d'articles, et sous des rubriques qui n'éveillent même pas la préoccupation d'en faire une théorie générale ou simplement de la mettre en relief. Nos législateurs, suivant presque servilement Pothier, ont traité accessoirement cette question capitale.

En feuilletant le Code, on rencontre au titre « Des contrats ou des obligations conventionnelles en général » la première série de ces articles ; ils y figurent au chapitre III : « De l'effet des obligations ».

Ils ont pour objet la réparation du préjudice résultant pour un des contractants de l'infraction commise par l'autre à une obligation conventionnelle.

Les articles 1134 et 1135 posent le principe de la force obligatoire des contrats.

L'article 1136 applique ce principe aux obligations de donner.

Les articles 1142 à 1147 l'appliquent aux obligations de faire et de ne pas faire.

Les cas dans lesquels la responsabilité du contrevenant sera engagée étant ainsi déterminés, les articles 1149 et suivants auxquels il faut ajouter l'article 1302 fixent les règles d'après lesquelles les dommages-intérêts seront accordés et proportionnés.

Au titre suivant : « Des engagements qui se forment sans conven-

tion », l'article 1370 établit qu'il est des obligations pesant sur tout homme en dehors des liens de droit dans lesquels il peut s'être volontairement engagé, puis, sous la rubrique : « Des délits et des quasi-délits », les articles 1382 à 1386 contiennent la sanction de toute infraction au devoir général qui commande de respecter le droit d'autrui. Ils se bornent d'ailleurs à faire dériver de l'acte illicite une obligation véritable, personnelle et relative, et à indiquer les cas dans lesquels on sera responsable, sans plus réglementer en aucune façon l'étendue ni le mode d'exercice de cette responsabilité.

En étudiant ainsi en deux endroits différents et dans ses deux sources le problème de la responsabilité, le législateur a-t-il voulu traiter de deux responsabilités profondément distinctes dans leurs applications et dans leur nature intime, ou a-t-il simplement, et presque inconsciemment marqué au fur et à mesure qu'elles se présentaient, les différentes sources d'une seule et unique responsabilité ?

L'accord sur la réponse à donner à cette question est loin d'être fait (1).

§ 1. — Système de la dualité des fautes.

« Il est évident, dit M. Saintelette (2), que le législateur, en traitant de la question des dommages-intérêts à deux endroits différents du Code, a dû avoir en vue des cas qui n'étaient pas identiques. Sinon, à quoi bon cette redite ? »

La distinction de la faute délictuelle et de la faute contractuelle est en effet une idée qui a régné en souveraine sur toute la doctrine française pendant de longues années.

Il y a faute quand on fait ce qu'on n'a pas le droit de faire ou quand on ne fait pas ce qu'on a l'obligation de faire ; c'est cette faute qui, lorsqu'elle cause un dommage à autrui, oblige son auteur à réparer le préjudice qui en résulte pour la victime.

Mais « le lien de droit dont la faute est la violation et qui astreint une personne envers une autre à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose, émane nécessairement de l'une ou de l'autre de ces deux forces : la volonté publique ou l'accord des volontés privées, exprimées, l'une par la loi, et les autres par les contrats. Les rapports juridiques des hommes ne peuvent, en effet, être réglés que par la puissance sociale ou par leur mutuelle entente » (3).

(1) Si on reconnaît là deux principes différents il faudra accessoirement délimiter la portée respective des articles 1146 et suivants et des articles 1382 et suivants et se demander si un seul et même fait peut permettre de recourir au choix, à l'une ou à l'autre de ces règles.

(2) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 5.

(3) Saintelette, *op. cit.*, p. 5-6.

« Parmi les devoirs civils, expose M. Fromageot (1), il en est qui incombent à tous les individus en général : ils consistent à restreindre leur propre liberté afin de ne pas gêner celle des autres et d'assurer ainsi la jouissance commune de la vie en communauté ; c'est la loi qui les établit, d'où leur nom de devoirs légaux. Parmi les devoirs civils, il en est d'autres qui sont spéciaux à certains individus, et de plus, n'ont nullement pour cause le bien-être général de tous les autres ; ils ne dérivent pas à proprement parler du fait de vivre en communauté, ce qui n'en est que l'occasion : leur seule et unique source est dans la volonté de ceux qui s'y soumettent librement par l'effet des conventions. Ces devoirs diffèrent profondément de ceux qui sont nés de la loi elle-même ; car tandis que ces derniers peuvent être appréciés à l'aide de principes et de règles uniformes, les premiers sont, au contraire, essentiellement variables en étendue et en durée et ne peuvent être appréciés qu'à l'aide de la convention qui les a formés. Aussi semble-t-il que l'on puisse à juste titre distinguer entre le manquement aux premiers et le manquement aux seconds, et c'est ce qui a fait adopter le nom de faute quasi-délictuelle, extra-contractuelle ou légale d'une part, celui de faute contractuelle d'autre part. »

Certains actes sont illicites en eux-mêmes, intrinsèquement, sans qu'il y ait à s'inquiéter des rapports de droit qui pouvaient exister entre l'auteur d'un tel acte et celui qui en éprouve un préjudice.

D'autres ne sont illicites que parce qu'ils ont été commis par une personne qui se trouvait tenue vis-à-vis d'une autre d'obligations spéciales, individuelles et relatives, nées d'un rapport de droit antérieur et, parce qu'elles contiennent une violation de ces obligations : inexécution, exécution partielle, exécution irrégulière, exécution tardive.

D'instinct beaucoup plus que poussés par une idée d'ordre public, les jurisconsultes romains en déduisirent la célèbre distinction de la faute aquilienne et de la faute contractuelle, appelant faute délictuelle la violation d'une loi ; faute contractuelle, la violation d'une obligation établie par le contrat.

Jusqu'en ces derniers temps, les commentateurs, traitant de chaque branche de responsabilité quand ils la rencontraient, ne supposaient pas qu'on pût mettre en doute la dualité des responsabilités.

L'une et l'autre, il est vrai, ne peut être engagée que par une faute, mais cette similitude n'empêche pas que la faute soit régie par des règles diverses, selon qu'elle constitue une violation de la loi ou du contrat ; et que l'on doive envisager séparément ces deux responsabilités d'origine, de nature et de conséquences différentes.

(1) Fromageot, *De la faute...*, p. 15.

1. — *Différence d'origine.*

D'un côté, le dommage, condition du recours, base de la réparation, raison d'être de la responsabilité, est causé par une personne qui contrevient à une prescription légale : sa faute consiste en un fait illicite, en un délit ou quasi-délit (1). On la rappelle au « respect des lois, œuvre de la volonté publique ». De là vient qu'on la dit tenue en vertu d'une responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle, appelée encore responsabilité légale ou même, par un souvenir romain, responsabilité Aquilienne (2).

De l'autre, le dommage est causé par une personne qui contrevient à un engagement conventionnel : sa faute consiste en l'inexécution totale ou partielle d'une obligation qu'elle a volontairement consentie. On la rappelle au « respect des contrats, œuvre des volontés privées ».

« Toute question de responsabilité délictuelle est donc affaire d'ordre public et ne peut être résolue que conformément aux lois ; toute question de responsabilité contractuelle n'est affaire que d'intérêts privés et peut être résolue au gré et à la guise des personnes qu'elle concerne. »

2. — *Différence de nature.*

Il existe entre les deux responsabilités une différence de nature, provenant de la différence des liens qui unissaient l'auteur du dommage à la victime et, par suite, de leur différence de situation l'un par rapport à l'autre.

D'une part, « l'auteur et la victime du dommage ne sont convenus de rien, n'ont pas même essayé de s'accorder en quoi que ce soit, n'ont poursuivi aucun but commun, n'ont choisi aucun moyen, n'ont traité d'aucun risque ». Ces deux personnes étaient juridiquement étrangères l'une à l'autre, et le fait incriminé l'eût été de même façon avec toute autre victime. « L'une a sans excuse lésé le droit de l'autre ;

(1) Le délit exige l'intention de nuire, et est, comme le disait Pothier, entaché de « dol ou malignité », tandis que le quasi-délit ne suppose qu'une simple imprudence, dépouillée de toute intention mauvaise. — Relatons, à titre de renseignement, que M. Arntz (*Cours de droit civil français*, Bruxelles, 1879, t. III, p. 236, n° 474) et les *Pandectes Belges* (*Rép.*, t. XXIX, p. 135), donnent aux termes de délits et de quasi-délits une signification analogue à celle qu'ils avaient à Rome : les délits visant les infractions prévues par la loi pénale, les quasi-délits comprenant les autres faits illicites, qu'ils soient ou non commis de mauvaise foi. — Peu nous importe d'ailleurs cette distinction : la faute nécessaire pour motiver la réparation civile ne suppose nullement l'intention de nuire, la loi mettant sur la même ligne le délit et le quasi-délit. Nous les englobons tous deux dans l'expression : « Actes illicites » que nous définissons « manquement voulu ou non voulu, mais toujours intentionnel, à un devoir légal ».

(2) Cette responsabilité n'est autre chose en effet que la règle de la loi Aquilia absolument généralisée.

celle-ci n'avait aucune raison de se garder particulièrement du fait qui l'a atteint. »

D'autre part, les parties, après s'être mises préalablement en rapport, ont débattu librement les conditions d'un arrangement qui, sur certains points spéciaux, les a placées hors du droit commun. Leurs volontés se sont accordées en vue d'un but déterminé sur telles conventions qu'ils jugeaient être le meilleur moyen de l'atteindre, et en comprenant dans leurs prestations réciproques les risques prévus et les aléas qui menacent tout projet humain. « C'est en rendant à l'autre le service stipulé et promis que l'un a commis la faute déplorée, et l'autre, en demandant ce qui n'a point été fait, n'ignorait pas qu'il courait de certaines chances. La responsabilité délictuelle exclut toute idée d'un accord préalable ; la responsabilité contractuelle implique nécessairement l'idée d'une parole demandée et donnée (1). » C'est encore ce qu'exprime très nettement M. Chauveau (2), quand il dit : « Le délit ne saurait se rattacher à l'inexécution d'une obligation née d'un contrat formé antérieurement entre l'auteur et la victime du délit ; c'est une lésion qui laisse intacts les rapports de droit conventionnels pouvant exister entre l'auteur du fait dommageable et la personne qui en souffre. Les conditions d'existence du délit ne dépendent en aucune façon de la volonté des parties : ces conditions sont déterminées d'une façon absolue. Le domaine de la faute contractuelle est tout différent : il y a, entre l'individu lésé et l'auteur de la lésion, le lien d'un contrat, et la faute consiste précisément dans la violation de l'une des clauses du contrat... Aussi les conditions d'existence de la faute sont-elles relatives : elles dépendent de la volonté des parties qui ont fixé la nature et l'étendue des obligations et précisé la limite des droits du créancier. La responsabilité en matière de contrats ne naît que du contrat et n'existe que dans la mesure créée par le contrat lui-même. » La faute contractuelle suppose donc la préexistence d'une obligation dont elle serait l'inexécution, tandis que la faute délictuelle suppose l'absence d'obligation et a pour résultat de la créer.

Mais, si ces différences sont importantes, il ne s'agit pas tant de savoir combien la loi est différente du contrat, que de savoir si les effets attachés à la violation d'un contrat sont les mêmes que les effets d'une infraction à la loi civile (3). On pourrait concevoir deux respon-

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 14 et suiv.

(2) Chauveau, note dans les *Pandectes françaises*, 92.2.129.

(3) « Cette dualité de responsabilité, dit à son tour M. Capitant, est facile à justifier : Toute personne est obligée de respecter la vie et les biens d'autrui, et quand elle viole les droits de son semblable, il est juste et équitable qu'elle répare intégralement le dommage qu'elle a causé : voilà le principe de la faute délictuelle. « Au contraire, lorsque deux personnes sont engagées dans un rapport de droit qui les lie l'une à l'autre... leur situation est toute différente... La partie qui a con-

sabilités différant dans leurs conditions d'admission (le délit contractuel n'existant que lorsque la faute réunit les conditions prévues et réglées par la convention, variant par suite avec la rigueur de l'engagement), mais dont les suites seraient identiques une fois la responsabilité établie.

Ce n'est pas le cas ici, et c'est plus encore par leur teneur que par leur origine et leur classement que les règles relatives à l'inexécution de la loi diffèrent des règles relatives à l'inexécution des contrats.

3. — *Différences d'application.*

Des situations si diverses devaient donner dans la pratique à notre distinction de multiples intérêts. Ce sont ces différences d'application de la responsabilité que nous devons indiquer maintenant (1).

1° Le degré de gravité où commence la responsabilité des fautes ne s'apprécie pas de même manière dans les contrats et dans les obligations légales.

Dans les contrats, des fautes très légères peuvent être commises sans engager la responsabilité de leur auteur; celle-ci varie en étendue, d'après l'article 1137, du Code civil (2), mais elle n'est presque jamais absolue. Cet article 1137 en effet, réclame du débiteur dans l'exécution du contrat, les soins d'un bon père de famille, une vigilance mesurée sur la vigilance habituelle d'un homme diligent. Dans certains contrats il se montre plus ou moins sévère, mais il ne va jamais jusqu'à réprimer une faute qui ne revête pas un certain caractère

tracté une obligation s'est engagée à donner, à faire ou à ne pas faire. — Si donc elle commet une faute ou un dol vis-à-vis de l'autre, les éléments de cet acte et ses conséquences devront s'apprécier et se déterminer d'après les termes de l'engagement, l'intention des parties, la nature et l'étendue de son obligation. — Dans les actes juridiques, la volonté joue le rôle principal et prépondérant. C'est elle qui met le débiteur dans une situation particulière, en dehors des prévisions du droit commun; c'est elle qui l'expose à commettre une faute de nature à nuire à autrui, et c'est elle seule qui doit déterminer quand il y aura faute, l'étendue et les conséquences de la faute commise. — Ainsi, les règles qui s'appliquent à la responsabilité délictuelle ne sont pas les mêmes que celles qui déterminent l'étendue et les effets de la responsabilité contractuelle, et de là, toute une série de différences entre les deux espèces de fautes. » Capitant, *Introduction à l'étude du droit civil*, p. 309 et suiv.

(1) Sur ces différences, voir Labbé, note au Sirey, 86.4.25.

(2) Cet article paraît se référer uniquement à un débiteur tenu de veiller à la conservation d'une chose. Il faut cependant généraliser le principe qu'il consacre et l'appliquer à tout débiteur sans distinction, même à celui qui est obligé à faire ou à ne pas faire. Huc, *Commentaire théorique et pratique du Code civil*, t. VII, n° 93. En ce sens : Demolombe, Cours de Code Napoléon, *Traité des contrats et des obligations conventionnelles*, t. XXIV, n° 404; Laurent, *Principes de droit civil français*, t. XVI, n° 232; Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, t. II, n° 95 (6^e édit. Paris, 1897). — Voir notamment l'argumentation de MM. Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité des obligations*, p. 328 et suiv.

de gravité, qui ne soit inexcusable pour un homme attentif et soigneux.

Quant aux délits, la faute la plus légère entraîne la responsabilité du dommage ; les articles 1382 et 1383 consacrent l'adage romain : *In aquilia lege et levissima culpa venit* (1).

« Pas de doute, dit M. Labbé, que ces textes n'aient une portée différente et l'un n'est pas une exception à l'autre ; ce sont deux principes indépendants, ayant chacun leur sphère spéciale. »

Une simple négligence excusable serait donc une faute en matière délictuelle et engendrerait la responsabilité de son auteur, sans l'être en matière contractuelle.

Et cette différence s'explique quand on songe que la victime, au cas d'inexécution d'une obligation contractuelle, s'étant fiée à un contractant qu'elle a choisi, est moins à plaindre que la victime délictuelle, qui a subi l'ingérence d'un tiers qu'elle ignorait (2) ; la première d'ailleurs aurait pu sauvegarder ses intérêts par une stipulation particulière du contrat, tandis que la seconde n'aurait pas pu parer de cette façon au préjudice résultant d'un acte illicite, et c'est pourquoi la loi lui devait ici le maximum de protection. Bien plus, le créancier de l'obligation contractuelle s'est rendu compte en contractant que le débiteur, ajoutant quelque chose à sa responsabilité normale, sortant de la sphère de son activité naturelle, pourrait en l'accomplissant commettre une faute (3).

On ne doit pas supposer que le contractant ait voulu promettre une diligence dépassant une certaine mesure, qu'on détermine *in abstracto* en la comparant à celle d'un bon père de famille.

(1) L'article 1383 déclare expressément qu'on répond de « son imprudence » ou de sa simple « négligence ».

(2) C'est à peu près la même idée que développe M. Huc (*Commentaire théorique et pratique du Code civil*, t. VII, n° 95) : « Celui qui procède à une opération, quelle qu'elle soit, en vertu d'une convention qui l'y autorise, ne peut pas encourir la même responsabilité que celui qui a procédé à la même opération sans y être autorisé... Dans les deux cas, supposons que l'accident est le même, et que les précautions prises pour l'éviter ont été identiques. Mais dans un cas, et par l'effet de cette seule circonstance qu'un contrat est intervenu entre les parties, l'une d'elles a été autorisée à agir en prestant une somme déterminée de diligence. On suppose que la diligence voulue par le contrat a été prestée, donc aucune responsabilité n'a été encourue. Dans l'autre cas, en l'absence de tout contrat, il n'y avait pas de diligence à apprécier. L'auteur du dommage n'avait qu'une seule obligation négative à remplir. » « Il n'avait qu'à s'abstenir ; il a volontairement couru au devant de son obligation. » « Il aura beau s'entourer de toutes les précautions voulues, sans en négliger aucune, il sera responsable en cas d'accident ». « Une contravention quelconque a donc pu suffire pour engager sa responsabilité. »

(3) Sur cette première différence, voir un article de M. Rouard de Card, dans la *France judiciaire*, 1891, p. 100 ; et un arrêt de la Chambre des Requêtes : Cass., 21 janvier 1890, D. 91.1.380 ; Pau, 18 décembre 1891, S. 92.2.297 ; Toullier (*Le Droit civil français suivant l'ordre du Code*, VI, nos 230 et s.) avait nié cette différence, mais son opinion est restée sans écho dans la doctrine.

A un second point de vue, la faute s'apprécie différemment. Le débiteur contractuel, qui a mis son activité au service du créancier lui doit compte de toute omission par laquelle il manque d'exécuter la prestation promise. Un tiers, au contraire, n'est nullement tenu d'agir dans l'intérêt d'autrui (1) : l'obligation légale sanctionnée par l'article 1382 nous impose le respect des intérêts d'autrui, non leur protection. La loi ne nous charge pas d'un rôle actif dans l'intérêt des autres. La faute donc qui consiste en une abstention, la *culpa in omitendo* n'existe que si une disposition de loi nous obligeait à accomplir ce que nous avons omis (2).

2° La faute n'est pas prouvée de même façon.

Le demandeur en indemnité n'a pas à prouver la faute contractuelle ; il doit au contraire établir la faute délictuelle.

« Théoriquement, celui qui réclame des dommages-intérêts a quatre choses à prouver : 1° l'existence d'une obligation conventionnelle ou légale établie à la charge d'autrui et à son profit ; 2° une infraction commise contre cette obligation ; 3° la réalisation d'un dommage à son détriment ; 4° l'imputabilité du fait à la personne poursuivie par lui. » Cette preuve complexe doit être entièrement fournie par le demandeur quand il fonde son action sur l'article 1382 du Code civil. Mais elle se trouve simplifiée au cas où l'obligation inexécutée résulte d'un contrat parce que, selon les expressions de M. Saintelette, « la désignation individuelle de l'auteur du méfait, qui est tout entière à faire quand il s'agit d'obligations légales, se trouve toute faite d'avance par le contrat quand il s'agit d'obligations contractuelles. » Et c'est là le point péremptoire du procès.

La victime obtient alors réparation à la seule condition d'établir que l'obligation n'a pas été remplie : elle n'a donc à prouver que l'existence du contrat, son inexécution, et le dommage né à son détriment, preuves généralement très faciles à fournir, surtout quand elle peut se borner à citer le fait matériel d'où résulte l'inexécution ; elle n'a pas à relever en outre une faute déterminée à la charge de la personne qu'elle

(1) « Le fait dommageable, nous le reconnaissons, peut résulter d'une omission comme d'une action ; l'inaction peut être légalement répréhensible tout comme l'action, l'article 1383 l'exprime, bien que son but ne soit pas d'établir ce point. Mais l'omission ne devient légalement imputable que lorsqu'on est obligé d'agir. La loi ne peut imputer de faute à celui qui s'abstient de faire une chose que cette même loi ne lui impose pas. » Willems, *Revue générale*, 1895.

(2) On a essayé de soutenir qu'une inaction pouvait constituer un délit alors même que celui à qui on l'imputait n'était pas tenu légalement d'intervenir. « Le mot « fait » de l'article 1382, disait-on, comprend la faute de celui qui, pouvant empêcher un acte nuisible, ne l'a pas fait. C'est une sorte de complicité que de ne pas empêcher un acte nuisible quand on en a le pouvoir : on doit donc en répondre civilement. » Mais s'il y a là un devoir de morale et de charité, il n'y a pas d'obligation juridique.

actionne. Si le débiteur réputé en faute, veut s'exonérer de la réparation du préjudice que cause au plaignant l'inexécution de la convention, il lui faudra alléguer sa libération (1) en justifiant soit qu'il a rempli son obligation par l'exécution de tout ce que le contrat mettait expressément ou tacitement à sa charge, soit qu'il s'est heurté à une impossibilité fortuite de la remplir. « Sans doute, le défendeur échappera à toute responsabilité si l'inexécution lui a été imposée par un cas de force majeure ou si elle tient à la faute du créancier ; mais comme ces circonstances ont un caractère exceptionnel, c'est à lui qu'incombe la partie délicate de la preuve. »

(1) On dit souvent que le débiteur contractuel est présumé en faute, par le fait même de l'inexécution de son obligation, tandis que la faute délictuelle ne se présume pas.

Mais cette formule a soulevé de nombreuses critiques : « Il n'y a pas en réalité de présomption de faute, écrit M. Planiol (note D.96.2.459). Une présomption légale est une dispense de preuve. Or, on ne saurait exiger d'un créancier, qui demande l'exécution d'une obligation de faire la preuve d'une faute du débiteur ; on ne peut lui demander qu'une chose : prouver que cette prestation lui est due ; comme on n'a rien à lui demander de plus, il n'y a rien à présumer en sa faveur. »

« Les solutions du droit français en ce qui concerne la preuve, dit M. Saintelette (*op. cit.*), ont ce grand mérite d'être vraies, d'être naturelles... Dans la preuve de l'inexécution des obligations contractuelles, il n'y a aucun facteur intrus, aucune volition propre du législateur, aucun commandement arbitraire, aucune fiction, et, pour tout dire en un mot, aucune présomption légale. »

« Théoriquement, disent à leur tour MM. Baudry-Lacantinerie et Barde (*Traité des obligations*, 2^e édit. 1900, p. 328), il n'est pas exact de parler de présomption de faute. Jusqu'à preuve contraire, la faute contractuelle résulte de l'inexécution même de l'obligation. Ainsi, dès que le créancier a justifié de son droit et en supposant que le débiteur ne prouve pas sa libération, la faute de ce dernier est démontrée. On n'a donc pas à exiger du créancier qu'il l'établisse. Si au contraire, quand il s'agit de l'application de l'article 1382, le demandeur en dommages-intérêts doit prouver la faute, c'est tout simplement parce qu'il ne s'appuie pas sur un droit antérieur au fait délictuel. »

Quelques auteurs ont alors proposé une nouvelle formule. « On ne présume pas plus la faute en matière de contrat, dit Saleilles (*Théorie de l'obligation*, n° 333, p. 436) qu'on ne la présume en dehors du contrat... » Et il ajoute : « Il n'y a pas faute *présumée*, il y a faute *réalisée*. Ce qui reste incertain, puisque la preuve n'a pas été faite, c'est le fait d'où dérive la faute du débiteur : il y a bien faute, mais il n'y a pas faute spécialisée. On ne sait pas quelle est la faute exacte que le débiteur a commise ; mais il reste acquis, faute de preuve contraire, qu'il en a commis une, puisqu'il n'exécute pas une obligation dont il n'a pas établi l'extinction. » « La faute sera *toute prouvée*, avance M. Huc (*op. cit.*, t. VIII, p. 560 et suiv.), puisqu'elle consiste précisément dans l'inexécution d'une obligation qui subsiste ». — « L'inexécution des obligations du contrat, voilà la faute ! Il n'y a pas à la présumer », écrivait déjà en 1883 dans la *Revue critique*, M. Sauzet (p. 613, note 2).

« Cette façon de parler, répond M. Planiol (*Traité élémentaire de droit civil*, t. II, p. 273, note 1), n'est pas plus exacte que l'autre ; car l'inexécution d'une obligation conventionnelle peut être due à d'autres causes qu'à une faute du débiteur, et tant que la nature de cette cause n'est pas connue, on ne peut affirmer que le débiteur est en faute, à moins qu'on ne présume la faute. »

Tout au contraire, celui qui se dit victime à raison d'un délit doit prouver directement la faute qu'il reproche à son adversaire. Il se prétend son créancier ; à lui de prouver la cause génératrice de sa créance (art. 1315) ; tant que cette preuve n'est pas apportée, celui contre qui est intentée une action en responsabilité n'a pas à se défendre.

« Ce qui est à justifier explicitement d'une part, est virtuellement établi de l'autre. »

En un mot, la charge de la preuve, entraînant l'obligation de supporter le dommage au cas où la cause en reste introuvable ou douteuse et même quand la faute demeure mal établie, pèse : sur la victime, créancière en vertu du fait, s'il s'agit d'engagements formés sans convention ; sur le débiteur poursuivi en qualité d'auteur, s'il s'agit d'obligations conventionnelles (1).

Les rôles en matière de preuve se trouvent donc intervertis, et cette interversion est rationnellement irréprochable et strictement juridique.

L'article 1315, en effet, décide que « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ». C'est toujours l'application de la même règle : *Onus probandi incumbit ei qui dicit* ; l'obligation de fournir la preuve incombe à celui qui avance un fait contraire à l'état normal et habituel des choses, à une situation acquise.

Dès lors, s'il n'y a pas eu contrat et que la faute se produise en dehors de toutes relations entre les intéressés, la situation naturelle des parties est d'être indépendantes l'une de l'autre, de n'être liées par aucun lien d'obligation. Celle qui prétendra à une réparation pécuniaire, engendrée par une faute constituant un délit ou un quasi-délit veut innover, puisqu'elle se dit créancière de l'autre ; ce sera donc à elle à démontrer que sa demande est fondée, à établir le lien de droit qui résulte à la charge de son adversaire de l'acte illicite et dommageable qu'elle lui reproche, à prouver la faute qu'il implique et sans laquelle elle n'a aucun droit contre l'autre. Si elle ne le découvre pas, elle succombera dans ses prétentions : *Probatio incumbit actori*. « Quand je prétends que vous, qui n'avez jamais contracté avec moi, vous avez commis à mon préjudice une faute constituant un délit ou un quasi-délit, si je vous réclame des dommages-intérêts, c'est à moi à établir que je suis créancier. C'est à celui qui se prévaut d'un droit à en démontrer l'existence (art. 1315, 1^{er} alin., C. civ.). Il faut donc que je prouve le délit ou le quasi-délit qui implique une faute comme élément essentiel » (2).

La faute contractuelle au contraire, « correspondant à une promesse

(1) Voir Huc, *op. cit.*, t. VIII, nos 424 et 428 ; Cass., 22 octobre 1889, D. 90.1.122.

(2) Lyon-Caen, note S. 85.1.129.

dont elle est l'inexécution, s'induit de cela seul que le créancier n'a pas obtenu ce qui lui était dû ». Ce sera donc à celui qui était tenu d'une promesse inexécutée à établir qu'il est exempt de toute faute, parce qu'une circonstance indépendante de sa volonté est venue en empêcher l'accomplissement. De par la conclusion du contrat, il avait la situation d'obligé ; se prétendant libéré, il allègue une situation nouvelle, s'appuie sur un fait nouveau : l'exécution, ou sur un fait extraordinaire : l'impossibilité fortuite d'exécuter ; c'est donc à lui, débiteur, à assumer le fardeau de la preuve pour établir sa libération. « Quand un créancier réclame des dommages-intérêts à raison du préjudice que lui a causé l'inexécution ou la mauvaise exécution d'un contrat, c'est au débiteur, qui prétend ne devoir aucune indemnité, à prouver le cas fortuit ou la force majeure qu'il allègue.. ». Ce principe se justifie rationnellement et on aurait peine à comprendre qu'il ne fût pas admis par la loi. Etes-vous obligé envers moi par un contrat, si vous prétendez qu'un cas fortuit vous a empêché d'exécuter votre obligation, vous m'opposez une exception, et *reus in excipiendo fit actor* (1).

3° La faute n'est pas réparée de même façon.

Les dommages-intérêts ne se calculent pas de la même manière.

La réparation du préjudice est plus complète en matière délictuelle qu'en matière contractuelle.

Les articles 1150 et 1151 appliquent à la faute contractuelle un système de réparations graduées.

Aux termes de l'article 1151, le débiteur contractuel n'est jamais tenu que de la réparation du dommage qui est une « suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ».

Dans ces limites, il ne doit réparer intégralement le préjudice que lorsque l'inexécution de l'obligation résulte de son dol, que si c'est volontairement et de mauvaise foi qu'il a failli à ses engagements.

Mais s'il n'a commis qu'une simple faute de négligence, imprudence ou maladresse, « il faut calculer l'étendue des dommages-intérêts d'après la volonté exprimée ou présumée des contractants, puisque c'est la volonté des parties qui a créé le rapport de droit existant entre elles. Si donc les contractants ont déterminé à l'avance les dommages-intérêts qui seraient dus au cas d'inexécution, il faudra se conformer à leur intention ; s'ils ne l'ont pas fait expressément, il conviendra de rechercher quels sont les dommages-intérêts qu'ils ont dû prévoir au moment du contrat » (2). C'est ce qui résulte de l'article 1150.

Bien que l'article 1151 parle de « convention » et limite les droits du « créancier », il pose un principe tellement juste et tellement rationnel

(1) Lyon-Caen, *Revue critique*, 1886, p. 361.

(2) Henri Capitant, *Introduction à l'étude du droit civil*, Paris, 1898, p. 309 et suiv.

qu'il semble devoir, de par le bon sens et l'équité, s'imposer au juge en dehors de l'hypothèse spéciale qu'il prévoit, et régir toutes les demandes en dommages-intérêts. « Comment faire peser, même sur l'auteur d'un délit, des dommages qui ne se rattachent à son fait que par une série de causes indéfiniment prolongées, quand la loi épargne un pareil traitement à l'auteur même d'un dol ou d'une fraude souvent plus coupable que tel délit qualifié ? » (1).

Mais l'atténuation de rigueur prévue en l'article 1150 en faveur de l'auteur d'une faute contractuelle n'est pas admise pour les fautes commises en dehors de tout engagement contractuel. Que l'auteur d'une faute délictuelle ait agi de mauvaise foi, ou que son acte soit le résultat d'une simple négligence, c'est toujours l'intégralité du préjudice qu'en l'absence de textes, donnant la mesure de la réparation, et eu égard à la généralité des termes de l'article 1382 : « Tout fait... qui cause à autrui un dommage, oblige... à le réparer », la doctrine et l'appréciation souveraine des tribunaux lui font supporter.

Que viendrait faire en effet, en l'absence de tout concours de volontés, la distinction de l'article 1150, fondée sur l'intention exprimée ou présumée des parties ?

En contractant, les parties ont dû calculer et faire entrer en ligne de compte dans leurs exigences les dommages qu'elles risquaient d'occasionner par l'inexécution de leurs engagements. Il serait inhumain de leur réclamer une réparation plus ample et peut-être énorme pour des dommages qui ne pouvaient entrer dans des prévisions raisonnables (2).

En cas de délit ou de quasi-délit, il ne s'est rien passé de semblable : il faut dès lors s'en tenir au principe général de la réparation intégrale (3), qui était déjà celui du droit romain (4).

(1) Dalloz, *Supplément au Répertoire*, V^o Responsabilité, n^o 267. — En ce sens : Demolombe, *Traité des contrats*, t. VIII, n^o 687 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n^o 107. — *Contrà* : Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, t. IV, § 445, note 11. « Les législateurs, expliquent ces auteurs, se sont probablement laissés guider par cette idée que le juge du fait, étant souverain pour déclarer que tel préjudice se rattache directement au fait comme le veut l'article 1151, ou qu'il est causé par le fait comme le veulent les articles 1382 et 1383, usera sans doute de ce pouvoir plus largement en faveur de la victime d'un délit ou d'un quasi-délit. » D'autres auteurs mentionnent, sans autre explication, l'article 1151 parmi les textes inapplicables en matière délictuelle : Laurent, *Principes de droit civil*, t. XX, n^{os} 52 et suiv. ; Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, t. II, n^o 869.

(2) Pothier, *Traité des obligations*, n^{os} 160 et 164.

(3) « Tout désordre est incompatible avec l'existence même de la société. Toute infraction à l'ordre public doit être ou doit censer être réparée. Le dommage fait particulièrement à quelqu'un par un désordre doit être ou doit censer être entière-

(4) Loi unique au Code, liv. VII, tit. 47.

L'exclusion de l'article 1150 en matière délictuelle amène donc une différence dans le règlement de l'indemnité, entre la faute délictuelle d'une part et la faute contractuelle non dolosive, c'est-à-dire normale, d'autre part (1).

4° L'existence de la faute n'est pas subordonnée aux mêmes conditions.

Pour être en faute, faut-il avoir été préalablement mis en demeure de remplir l'obligation ?

L'article 1146 du Code civil, vise le dommage causé par l'inexécution ou le retard dans l'exécution de l'obligation : Il ne tient compte du retard qu'après une mise en demeure. Quant à l'inexécution définitive : si la cause en est une impossibilité fortuite, il exige aussi — sauf discussion — une mise en demeure préalable à la peine ; mais si l'inexécution était due à une faute du débiteur, une autre cause génératrice interviendrait, consistant précisément en cette faute et qui, comme nous le verrons, exclut la nécessité de semblable formalité pour que la responsabilité soit engagée.

Quand le dommage résulte d'un fait répréhensible, en dehors de tout contrat, les dommages-intérêts sont dus par ce seul fait, comme d'ailleurs s'il s'agissait d'une contravention aux obligations de ne pas faire (art. 1145). Ce qu'on exprime généralement en disant : le fait prévu par l'article 1382 constitue à lui seul une mise en demeure ; celui qui est recherché à raison d'une faute délictuelle est donc en demeure de plein droit (2).

5° On ne peut pas également s'exonérer de sa faute.

rement effacé. On ne concevrait pas qu'il pût, en droit, ne pas l'être entièrement. Pourquoi défendrait-on à celui qui contre son gré, est devenu créancier, d'exiger tout ce qui, rigoureusement, lui est dû ? Pourquoi relèverait-on le débiteur de quelque une des suites de sa faute ? Qu'importe qu'il ait été de bonne ou de mauvaise foi, qu'il ait agi par bêtise ou par méchanceté. L'état de sa volonté n'influe pas sur l'intensité du dommage. La loi doit accorder à l'un le droit, imposer à l'autre le devoir d'une réparation entière. Elle n'y a pas failli. » Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 15.

(1) Il ne faut cependant pas s'exagérer cette différence. L'arbitraire des tribunaux lui enlève beaucoup de son importance et les juges du fait usent de leur pouvoir souverain d'appréciation pour l'atténuer. — Est-elle d'ailleurs bien fondée ? Et ne serait-il pas plus juste d'étendre en matière délictuelle le principe d'une atténuation de responsabilité aux personnes qui ont agi sans intention de nuire ? Ihering l'a pensé et propose d'adopter en toute matière « le principe d'équilibre entre la culpabilité et la réparation » (*De la faute*, p. 61) qui a inspiré l'article 1150. La distinction sur le terrain délictuel entre le dol et la faute créerait une différence pratique entre le délit et le quasi-délit. — Le nouveau Code civil allemand a réalisé, à notre point de vue, l'unité des deux responsabilités en sens opposé, et sur un terrain plus rigoureux, en maintenant comme principe absolu la réparation de l'intégralité du dommage (art. 276, cbn. 249-253, et art. 823).

(2) V. Rouard de Card, *France judiciaire*, 1891, p. 100.

Les clauses de non-responsabilité, atténuant ou supprimant par avance l'obligation de réparer un dommage, sont considérées comme valables par notre jurisprudence pour dispenser des conséquences de la faute contractuelle, sauf toutefois les cas de dol et de faute lourde. Les parties, en effet, quand elles contractent, agissent librement dans leur intérêt privé et personnel, en des conventions qui n'intéressent qu'elles seules. Puisque la responsabilité doit son existence à la convention même qui crée l'obligation violée, elles peuvent « déterminer librement les limites et la sanction de leurs promesses » (1), modifier ou supprimer leur éventuelle responsabilité.

Si on en excepte le dol et la faute lourde, c'est qu'il serait immoral de permettre à quelqu'un de s'exonérer d'avance de sa mauvaise foi et de sa fourberie.

Mais ces mêmes clauses de non-responsabilité sont de nul effet dans le domaine de la faute délictuelle dit-on, parce qu'illicites et immorales. Qu'est-ce en effet que le délit, ou le quasi-délit, sinon la violation d'une obligation légale, sanctionnée par les articles 1382 et 1383 ? Or, ces obligations légales sont d'ordre public, donc au-dessus de toutes les renonciations conventionnelles, et la liberté des conventions ne va pas jusqu'à permettre de s'entendre pour éluder les dispositions d'une loi d'ordre public ; ceux qui le tenteraient « ne seraient plus des contractants, mais des complices ». Leur violation doit donc nécessairement entraîner le droit à la réparation : libre alors au créancier d'en faire abandon, mais tant que ce droit n'est pas né, il ne peut y porter atteinte, soit pour l'écarter, soit même pour le limiter (2).

6° La même juridiction n'est pas toujours compétente pour juger les deux fautes.

En matière contractuelle, quand le contrat est commercial et l'action portée devant les tribunaux consulaires, la compétence est déterminée par l'article 420 du Code de procédure civile.

La responsabilité est-elle délictuelle ou quasi-délictuelle, le tribunal du domicile du défendeur est seul compétent, à l'exclusion des tribunaux spéciaux investis par l'article 420 du Code de procédure civile (3) de la connaissance du recours contractuel. Les règles de compétence relativement à ce domicile restent d'ailleurs les mêmes, quel que soit le caractère de la responsabilité.

(1) « Leur refuser cette faculté serait leur retirer, quant aux clauses accessoires, la liberté qu'on leur reconnaît quand il s'agit du principal », et cela, contrairement aux termes absolus et généraux de l'article 1134 : « Les conventions légalement formées tiennent lieu de lois à ceux qui les ont faites », sous la seule réserve de ne pas troubler l'ordre public. Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 17.

(2) Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 662, *sexies*, p. 679 ; Fromageot, *De la faute comme source de responsabilité en droit privé*, Paris, 1891, p. 66 et 67. — Nous reviendrons sur la discussion qui s'est élevée à ce sujet.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 709 *ter*.

7° Les deux actions ne sont pas également dépendantes de l'action publique.

L'action du contrat, en supposant que le fait d'inexécution tombe sous le coup de la loi pénale, n'étant pas une action civile au sens du Code d'instruction criminelle, n'est pas suspendue par l'action répressive ni éteinte par la prescription plus courte de l'action publique, comme le serait le recours délictuel ; elle ne subit pas l'effet de la chose jugée au criminel, et elle reste ouverte après emploi infructueux de l'action fondée sur une responsabilité délictuelle.

8° La responsabilité délictuelle est engagée envers quiconque peut, pour faire respecter son droit, invoquer une loi et par quiconque a préjudicié au droit d'autrui ; la responsabilité contractuelle n'est due qu'à celui qui est muni d'un contrat et que par celui qui a souscrit un contrat.

La première est « aussi absolue que la volonté publique dont elle découle ». D'une part, elle engage tous les auteurs ou complices de la faute, car, à quelque titre qu'ils y aient part, ils doivent l'expier et la réparer : la partie lésée dispose d'autant d'actions principales qu'il y a eu de participants au délit. D'autre part, elle peut être exercée par tous ceux au détriment particulier de qui l'ordre public a été troublé. Une seule et même agression donne lieu à autant d'actions en responsabilité qu'elle a causé de lésions.

La seconde, au contraire, est relative au contractant, comme l'obligation elle-même dont la violation constitue la faute. D'une part, « l'action en garantie a pour objet la compensation de ce qui manque à l'exécution du contrat, c'est-à-dire une prestation unique. Elle ne peut être intentée que par la partie envers laquelle un engagement a été pris qui n'a point été tenu, ou de son chef » (1). D'autre part, le stipulant ne peut poursuivre que la partie qui a promis l'obligation restée inexécutée. « Une seule parole a été donnée, une seule satisfaction est due, qui ne peut être demandée qu'à celui dont la parole est en jeu. »

9° Le juge n'a pas la même latitude dans la fixation de l'indemnité.

L'article 1153 du Code civil qui, dans les obligations se bornant au paiement d'une somme d'argent, ne permet d'allouer les intérêts de l'indemnité pour cause de retard dans l'exécution, que du jour de la sommation de payer, ne reçoit pas son application aux dommages-intérêts dus à raison d'un délit ou d'un quasi-délit (2).

Le délit ou le quasi-délit ne sont pas l'inexécution d'une dette d'argent, mais en font naître une.

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 26.

(2) Larombière, *Traité des obligations*, 2^e édit., t. II, p. 70 ; Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, § 445, p. 750.

De plus, les intérêts que le juge alloue représentent ici non des dommages-intérêts moratoires, mais bien des dommages-intérêts compensatoires, dont il peut fixer le montant comme il l'entend.

Il reste donc parfaitement libre de déterminer le chiffre des dommages-intérêts soit en une somme unique à verser au jour du jugement, soit en un capital dont il condamnerait le débiteur à payer les intérêts à compter du jour du fait délictueux, par conséquent à dater d'une époque antérieure à la sommation de payer.

Peut-être encore trouverait-on d'autres différences ! Nous en avons signalé assez pour marquer l'intérêt de la distinction de nos deux responsabilités, et combien le Code civil, sans énoncer explicitement l'opposition qu'il consacrait entre la faute contractuelle et la faute délictuelle, a réglementé par des dispositions profondément distinctes deux situations qu'il faut bien se garder de confondre.

« Les intitulés de chapitres et de leurs subdivisions, dit M. Saintelette, montrent d'une façon absolument nette combien était présente à l'esprit des rédacteurs du Code la distinction de la loi et du contrat. » Il a fallu nos habitudes de citations de textes, l'usage de renvoyer aux règles de droit par les numéros des articles qui les énoncent, pour affaiblir en pratique l'importance de ces observations et « nous faire perdre de vue la portée cependant considérable de la classification des deux responsabilités ».

« Il y a de la garantie à la responsabilité la différence de l'obligation à l'engagement, du contrat à la loi d'ordre public, des volontés privées à la volonté publique. C'est confondre ce qui est et doit être distingué que de soumettre l'une de ces deux situations aux règles faites pour l'autre. Régir les relations contractuelles par les règles de la responsabilité, c'est méconnaître le fait, choquer la raison, violer la justice » (1).

Cette doctrine, marquant entre le domaine du contrat et celui du délit une séparation complète, fut longtemps admise sans conteste (2).

(1) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 7, 8 et 44.

(2) Sans plus reproduire les ouvrages cités déjà à l'appui de tel ou tel argument, mentionnons : Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 6^e édition, t. IV, § 308-2^o, note 25 et § 446, texte et note 7 ; Larombière, *Théorie et pratique des obligations*, sur l'article 1382, t. V, nos 6, 8 et 9 ; Demolombe, *Traité des contrats*, t. I, n^o 406 et t. VIII, nos 472 et suiv. ; Laurent, *Principes de droit civil français*, t. XVI, nos 213 et 230 ; t. XX, n^o 463 ; Massé et Vergé sur Zachariæ, *Le droit civil français*, t. III, p. 399, § 548, texte et note 2 et t. IV, p. 16, § 548, texte et note 4 ; Labbé, *Revue critique*, 1886, p. 433 et suiv. ; Chauveau, note dans les *Pandectes françaises*, 1892, 2.218 ; Lyon-Caen, *Revue critique*, 1886, p. 358 et suiv. ; Sauzet, *Revue critique*, 1883, p. 616 et 1885, p. 166 ; Fernand Chesney, note dans les *Pandectes françaises*, 95.2. 209 ; Jos. Van Biervliet, *De la responsabilité : unité ou dualité, Flandre judiciaire*, 1901, col. 385 à 403 ; Fromageot, *De la faute...*, p. 15 à 20 ; Guy, *De la distinction*

Pour M. Labbé, elle est « l'A B C du droit » (1).

Les auteurs les plus récents s'y attachent encore : M. Huc (2) ne la trouve pas sérieusement contestable ; M. Capitant (3) la déclare « conforme aux principes de notre Code ». Quant à M. Sainctelette, qui en a été le plus chaud défenseur, remarquant que la confusion du langage conduit souvent à la confusion des idées, il propose d'appliquer à deux ordres de faits divers, régis par deux ordres différents de règles, deux séries de dénominations distinctes. S'agit-il d'un dommage causé en contrevenant à une loi, on est dans la sphère d'application de la Responsabilité. Le dommage résulte-t-il de l'inexécution d'une convention, il donne lieu à Garantie (4). Et il se fait une règle, dans tout le cours de son exposé, d'employer ces deux mots « responsabilité » et « garantie » dans leur acception spéciale et technique, « appelant responsabilité le lien de droit qui assure le respect de la loi et garantie, le lien de droit qui assure le respect des contrats ».

Tandis que M. Sainctelette s'efforçait ainsi d'accentuer encore, si possible, une démarcation déjà très nette, la distinction entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle était battue en brèche par des juristes qui ne craignaient pas de soutenir « que responsabilité contractuelle est une formule vicieuse, une forme erronée de

entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport par chemins de fer (Paris, 1893) ; Carpentier et Maury, *Traité des chemins de fer* (Paris, 1893) ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 6 ; Zens, *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes* (Paris, 1896) ; Chenevier, *Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle* (Nancy, 1899) ; Henri Mazen, *Responsabilité civile des compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs* (Paris, 1899) ; Delmont-Bébet, *Contribution à l'étude de la faute aquilienne ou délictuelle et de la faute contractuelle* (Paris, 1899) ; E. de la Gorce, *Du transport des personnes par Chemins de fer* (Paris, 1895) ; F. Wasselin, *Les accidents de personnes et la responsabilité du voiturier* (Paris, 1903).

(1) Note au Sirey, *Jurisprudence étrangère*, 86.4.25 et s.

(2) Huc, *op. cit.*, t. VIII, n° 424 et suiv.

(3) Capitant, *Introduction à l'étude du droit civil*, p. 320.

(4) « Employant incorrectement le terme de « Responsabilité » pour qualifier des cas de « Garantie », dit cet auteur, on a appliqué inexactement les règles de la responsabilité à des espèces de garantie. Désignant par le mot « responsabilité » puis *sensu lato*, à la fois la responsabilité proprement dite et la garantie, on a confondu ce qu'il fallait distinguer et formulé des propositions générales qui, vraies pour l'une, sont complètement fausses pour l'autre. On est en train d'effacer sans le vouloir la démarcation cependant si nette, tracée par le droit français entre les obligations conventionnelles et les engagements qui se forment sans convention. » La terminologie de M. Sainctelette, bien qu'appuyée sur les textes du Code, n'a pas eu de vogue. — « Malheureusement, disent MM. Aubry et Rau (*op. cit.*, t. IV, § 310), le mot garantie a dans la loi un sens précis et déjà tout autre. » — « Les noms que nous employons, ajoute M. Boutaud (*op. cit.*, p. 39) : responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle, ont, au surplus, l'avantage de bien marquer que l'une et l'autre responsabilité ont leur source dans une faute. »

langage, et que la responsabilité est toujours nécessairement délictuelle ».

« Il n'y a pas de différence, ajoutaient-ils, entre l'« obligation » du titre troisième et l'« engagement dont parle le quatrième titre du Code civil. Il est superflu de faire remarquer que le délit et le quasi-délit, de même que le quasi-contrat et l'engagement qui naît de la loi constituent, au même titre que la convention, des obligations au sens juridique du mot. »

« Si l'on veut parler, dit cependant l'un d'eux, M. Planiol (1), — et la concession est à retenir — d'une distinction à faire dans la pratique entre les obligations contractuelles et les obligations légales, peut-être trouvera-t-on quelque disposition de la loi positive qui donne un intérêt à cette distinction ; mais, si l'on prétend établir une différence spécifique entre les fautes au point de vue rationnel et doctrinal, la distinction communément admise n'est pas seulement contestable ; elle n'a ni sens ni raison d'être. »

On pourrait être tenté de croire, d'après ces quelques lignes, que M. Planiol ne voit dans la discussion qu'il aborde en faveur de l'unité de la responsabilité, qu'une pure chicane rationnelle et doctrinale, n'ayant dans l'état actuel des textes, aucune influence sur la solution traditionnelle des questions de responsabilité, et que nous pourrions négliger. Il n'en est rien cependant ; le principe nouveau entraîne un bouleversement de toutes les données couramment admises, ce qui nous force à l'examiner.

Résumons auparavant bien succinctement et dépouillée de toute exagération la différence que la majorité des auteurs croit exister entre la faute délictuelle et la faute contractuelle.

« Au point de vue philosophique, elles consistent l'une et l'autre dans un fait illicite ; que le droit résulte d'un contrat ou qu'il ait une autre source, sa violation constitue un délit civil. Aussi pourrait-on, suivant la formule que M. Saleilles emprunte à un auteur allemand, M. Stobb, dire que la faute contractuelle engendre une responsabilité de délit contractuel... De plus, on peut dire avec raison qu'en législation, il n'y a aucune distinction à faire entre les deux fautes au point de vue de l'étendue de l'indemnité qui est due à la victime du délit. Mais là se borne la ressemblance. Le fait que l'une des deux fautes suppose une convention antérieure et qu'il n'en est pas ainsi de l'autre, suffit pour qu'il existe entre elles d'importantes différences (2) ». L'effet de la conclusion du contrat consiste à remplacer la responsabilité qu'on pourrait appeler naturelle par une responsabilité juridique ordinairement quelque peu atténuée, sauf clause contraire. Le créancier con-

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 877.

(2) Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité des obligations*, p. 328 et suiv.

tractuel n'obtiendra qu'une indemnité limitée au dommage prévu, et seulement si la faute commise présentait un certain caractère de gravité ; mais par contre il y aura droit pour omission comme pour action, et surtout, il est déchargé du fardeau de la preuve. Or, « être chargé de faire la preuve, c'est supporter tout le poids du procès et subir les conséquences du doute, de telle sorte que si, malgré tous les efforts, la cause du dommage demeure inconnue ou simplement douteuse, c'est celui qui devait faire la preuve et n'a pas pu la fournir qui succombera ». Si donc le droit du créancier contractuel est théoriquement moins étendu que le droit du créancier délictuel, il est infiniment plus sûr, et c'est ce qui dans bien des cas le rend enviable.

§ 2. — Système de l'unité et de la faute.

Une seconde théorie, relativement récente, ne voit dans ces deux ordres de fautes que deux sources d'une responsabilité unique. L'article 1382 constituerait la sanction du contrat comme du délit. La convention pouvant élargir singulièrement le champ de la faute, créerait sans doute pour le débiteur, par le seul fait de son existence, la possibilité de fautes nouvelles qui seraient irréalisables sans elle, et par suite modifierait en étendue sa responsabilité, mais elle n'en changerait pas la nature, elle ne créerait pas une responsabilité spéciale. La responsabilité ne serait pas tantôt contractuelle, tantôt délictuelle. Même née de la violation des obligations contractuelles, elle resterait toujours délictuelle (1).

(1) Celui qui semble bien avoir jeté les premiers fondements de la théorie de l'Unité est M. A. Lefebvre, dans un article de la *Revue critique de législation et de jurisprudence* : « Responsabilité : contractuelle, délictuelle », 1886, p. 485. Avant cette publication, nous n'avons trouvé à ce sujet qu'une note anonyme parue au Sirey, 82.2.252.

L'année suivante, M. Robin reprenait et développait cette idée dans sa thèse de doctorat : *De la responsabilité, notamment au point de vue de la clause de non-garantie et du fardeau de la preuve*, Paris, 1887.

Le 15 mars 1888, dans un article de la *Revue des Deux-Mondes* (*Le Code civil et les ouvriers*, spécialement p. 362 et s.), M. Arthur Desjardins saisit l'occasion de critiquer en passant, et à cause des conséquences que M. Saintelette y attache, la distinction du « contractuel » et du « délictuel ».

Dès 1888 aussi, M. Planiol, qui trouvait dans cette doctrine un développement et une conséquence intéressante de ses idées originales sur la nature du droit réel et les obligations négatives collectives qui en seraient la contre-partie, et plus directement sur la nature du délit qui serait la violation de l'obligation légale, générale et négative, de ne pas léser autrui, s'en fit l'avocat et le déclara dans un article dans la *Revue critique*, 1888, p. 279 et s. — Il reprit la même idée dans une note de jurisprudence que publia le Dalloz, en 1896.2.457. Enfin, dans son *Traité élémentaire de droit civil* qui parut en 1901, il expose et défend chaudement ses idées, *ex professo*, en une vigoureuse démonstration, (t. II, nos 863 et s.).

En 1890, dans la *Revue critique*, M. Deschamps fait une étude sur *Le dol et la*

Voyons comment raisonnent les partisans de l'unité de nature dans la responsabilité et comment ils mettent leur conception d'accord avec les textes du Code.

1. — En théorie et en raison, ils cherchent à démontrer l'inexistence d'une dualité de nature dans la responsabilité en prouvant que la différence que l'on prétend établir manque entièrement de base, est de pure forme et non essentielle, est un mirage qu'un examen approfondi parvient sans peine à dissiper.

1^o La distinction que l'on veut faire est erronée.

La responsabilité a sa source dans une faute, et toute faute est « un manquement à une obligation préexistante dont la loi ordonne la réparation quand il a causé un dommage à autrui ». Cette obligation à laquelle on contrevient en faisant ce qu'on n'a pas le droit de faire, ou en ne faisant pas ce qu'on a le devoir de faire, dérive de l'un des deux facteurs qui limitent la liberté individuelle ; du contrat ou de la loi. C'est ce qui a provoqué une distinction, réelle pour les esprits superficiels, mais qui ne résiste pas à l'analyse.

a) Et en effet, quelle différence essentielle peut-on trouver entre la loi et le contrat ?

Le contrat est assimilable à une loi, est une loi. Qu'on relise les travaux préparatoires (1), ou qu'on s'en rapporte au texte même de l'article 1134 du Code civil (2), on acquiert la certitude que le législa-

faute des incapables, dont un passage (p. 271 et s.) se réfère spécialement à notre théorie.

M. Grandmoulin, en 1892, consacre sa thèse à un exposé complet du système *De l'unité de la Responsabilité, ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles* (Rennes, 1892).

En 1901 enfin, M. J. de Haene, sous le titre : *Une théorie nouvelle de la responsabilité* (Flandre judiciaire, col. 225 à 247), étend encore la théorie de M. Planiol en conciliant avec l'unité de la faute les articles 1150 et suivants du Code civil, qui concernent l'étendue de la réparation.

M. Lévy, par une conception très originale, arrive, lui aussi, à une communauté de caractère pour les deux responsabilités qualifiées contractuelle et délictuelle (*Responsabilité et contrat* ; extrait de la *Revue critique*, 1899). Cette responsabilité unique réside, d'après lui, dans l'obligation pour l'individu de maintenir au profit d'autrui un état de confiance né lui-même de la position qu'il occupe, que cette position provienne d'un état naturel ou de relations volontairement formées. L'obligation est de ne pas tromper la confiance légitime d'autrui ; quand on la trompe, il y a faute. Toute responsabilité naît donc de la confiance légitime trompée. — Voir l'analyse et la réfutation de cette opinion dans Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*, p. 37 et suiv.

(1) « Une convention légalement formée sera elle-même une loi ; — le jugement qui la violera sera soumis à la censure du tribunal de cassation, qui est chargé de faire observer la loi. » Extrait du discours de Favard au Tribunat, rapporté dans Zens, *op. cit.*, p. 74.

(2) « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. »

teur a voulu les mettre sur le même pied. Dès lors, conclut M. Lefebvre : « Il nous paraît impossible de concevoir que l'inexécution du contrat, loi particulière, soit autre chose qu'enfreindre les dispositions de la loi, contrat général implicitement accepté par les parties » (1). Et M. Robin, poussant plus loin encore cette analyse, nous montre dans la loi une infinité de contrats particuliers, tout faits, préparés par le législateur et contresignés d'avance par les individus (2).

La loi, d'autre part, est assimilable à un contrat, est un contrat tacite (3). Le fait qu'il est collectif ne l'empêche pas d'être une convention entre citoyens libres ; peu importe d'ailleurs que leur consentement soit donné directement, comme en Suisse, par la voie du referendum, ou indirectement, comme chez nous, par l'intermédiaire de leurs représentants. Le droit dérive d'une convention et l'obligation légale a sa source dans un contrat (4).

Il y a donc entre la loi et le contrat unité de nature (5). De même que pour M. Sainctelette, « la distinction entre la garantie et la responsabilité n'est qu'une suite de la démarcation entre les contrats et la loi », de même pour nous, cette unité de nature entraîne nécessairement l'assimilation de l'obligation contractuelle et de l'obligation légale, d'où découle l'unité de la responsabilité pour violation de ces obligations.

Mais c'est là une pure affaire de mots, sans aucune portée juridique.

M. Planiol se charge d'ailleurs de répondre lui-même à ce premier argument qu'il tient à laisser en dehors de son argumentation : « Toute démonstration de ce genre est également vicieuse, parce qu'il est absolument inutile, pour la théorie de la faute, d'assimiler entre elles toutes les obligations dont les hommes sont tenus. Peu importent leurs variétés ; la nature de l'obligation reste sans influence sur la faute. C'est ce que prouve d'abord l'impossibilité de donner de la faute une définition

(1) A. Lefebvre, *op. cit.* ; *Revue critique*, 1886, p. 485 et suiv.

(2) Robin, *De la responsabilité...*, p. 88.

(3) « Sauf les dispositions touchant à l'ordre public et aux bonnes mœurs, les prescriptions de la loi, en ce qui concerne les contrats, ne sont que des modèles de contrats dont les parties sont présumées avoir accepté les clauses quand elles n'ont pas stipulé d'une manière expresse et formelle. » Lefebvre, *loc. cit.*

(4) Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité...*, p. 5, lequel s'appuie sur von Ihering : « La volonté de l'Etat est l'ensemble des citoyens. La loi est un contrat par lequel ces derniers s'obligent réciproquement à observer une certaine manière d'agir : le droit, dans le sens objectif, est l'obligation de tous qui en résulte. La forme de la loi n'est point un ordre ou une défense adressée à des subordonnés, c'est une convention passée entre des personnes égales. Le droit, dans le sens objectif, dérive de la convention. » *Esprit du droit romain*, t. I, p. 217.

(5) Il y aurait au moins, a-t-on fait remarquer, une différence quant à la juridiction, venant enrayer cette similitude : « La Cour régulatrice, veille à l'observation, à la saine interprétation de la loi générale, et ne s'occupe nullement de l'interprétation des lois particulières qui sont les contrats. » C. cass. Belgique, 8 janvier 1886, S. 86.4.25.

double ; c'est ce que vérifie ensuite l'examen des règles de détail auxquelles la faute est soumise » (1).

b) Toute obligation de payer des dommages-intérêts, en d'autres termes, toute responsabilité provient d'un fait délictuel, qu'il y ait ou non contrat préexistant. L'obligation d'indemniser, en effet, naît toujours de la faute, qui est productive d'obligations. Et cette obligation qui a pour objet la réparation du dommage causé est entièrement distincte de l'obligation antérieure dont la faute a été la violation : « ces deux obligations n'ont ni la même cause ni le même objet. L'obligation pouvait avoir une source quelconque : être conventionnelle, quasi-conventionnelle ou légale ; elle pouvait avoir un objet quelconque : une dation, un fait, une abstention. L'obligation née de la faute a toujours pour cause une lésion injuste et pour objet la réparation (ordinairement pécuniaire) de cette lésion » (2).

Cette proposition ne fait difficulté qu'au cas où la source de l'obligation violée a été un contrat.

De ce contrat était née, au moins pour l'une des parties, une obligation de donner, de faire ou de ne pas faire ; une faute du débiteur vient en rendre la réalisation impossible ; sa responsabilité est engagée. Mais que s'est-il passé ? L'impossibilité d'exécuter équivaut à la perte de l'objet, et cette perte a éteint l'obligation initiale née du contrat. Du fait postérieur et délictuel qu'a été la faute du débiteur, naît alors une obligation nouvelle, à l'occasion du contrat, sans doute, mais dérivant de la loi et dont le fondement est l'article 1382 du Code civil : l'obligation de réparer le préjudice qui résulte de la faute, de payer des dommages-intérêts (3). La convention intervenue entre les parties

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 877, et note D. 96.2.457.

(2) Planiol, *Traité*, t. II, n° 891.

(3) Robin, *op. cit.*, p. 88 ; Grandmoulin, *op. cit.*, p. 7, appuie ce raisonnement sur l'autorité de Marcadé, *Explication théorique et pratique du Code Napoléon*, 5^e éd., t. IV, sur l'article 13, p. 647, et de Mourlon, *Répétitions écrites sur le Code civil*, 8^e éd., t. II, n° 1471. « Si la chose, dit ce dernier auteur, est détruite par le fait ou la faute du débiteur, soit avant, soit après sa demeure, l'obligation est éteinte, mais une autre obligation lui succède, l'obligation d'indemniser le créancier de la perte de sa créance. » « On oppose ainsi l'effet du contrat aux conséquences de son inexécution. Le contrat n'aurait trait qu'à sa propre inexécution. Quant à l'inexécution du contrat, elle serait en dehors du contrat et ne relèverait que de l'article 1382. »

M. Planiol arrive plus simplement encore à la même conclusion : « La violation d'une obligation contractuelle peut toujours, dit-il (Note D. 96.2.457), se ramener à la violation d'une obligation légale. Lorsque l'inexécution de l'engagement du débiteur est dû à une faute de sa part, c'est que cette inexécution a pour cause un acte qui lui est imputable, et cet acte est nécessairement distinct de l'inexécution, puisqu'il en est la cause. Or cet acte, qui constitue la faute, est contraire à la loi qui commande d'exécuter les conventions dans la mesure du possible et qui leur communique, en les sanctionnant, leur force obligatoire. De là il résulte que

a pu modifier l'étendue de la responsabilité, en augmentant par exemple le nombre des actes qui constituent une faute pour le débiteur, mais elle n'en a pas changé le principe, car ce principe est unique, il est écrit dans l'article 1382, qui contient tout le droit en matière de responsabilité, il est un délit.

On n'hésite pas à se servir de ce qualificatif lorsqu'il y a lésion de la personne et des droits réels. Pourquoi l'écarter au cas de lésion d'un droit de créance ? La violation d'une obligation contractuelle constitue au cas de dol un délit civil, et dans les autres cas un quasi-délit civil, au même titre que celle du droit de propriété.

Puisque la responsabilité prétendue contractuelle n'a pas sa source dans le contrat, mais dans le fait délictuel qui en empêche l'exécution, il serait inexact de se baser, pour établir une dualité des responsabilités, sur ce que la faute contractuelle ne créerait qu'indirectement la responsabilité, tandis que la responsabilité délictuelle découlerait directement du délit ou du quasi-délit.

c) Le délit n'est pas autre chose que l'atteinte portée à un droit, quel qu'il soit, que la violation d'une obligation préexistante (1).

Responsabilité prétendue contractuelle et responsabilité délictuelle supposent, pour qu'il y ait lieu à réparation, un dommage résultant de l'acte illicite d'une personne : une faute est nécessaire ; or nous venons de voir que toute faute, qu'elle soit infraction à la loi ou aux clauses du contrat, est un délit. Les règles de l'article 1382 s'appliquent donc, sans qu'il y ait à s'inquiéter de savoir si la faute commise est intervenue ou non à l'occasion d'un rapport de droit antérieur.

Un dommage a été causé ; peu importe « le fait d'où il dérive », il doit être réparé.

Le délit n'est pas autre chose que la violation d'une obligation quel-

l'obligation de payer des dommages et intérêts à raison de l'inexécution d'un contrat, ne naît pas du contrat, mais de la loi ; c'est-à-dire que la faute, même dans les contrats, est délictuelle. »

Les partisans de la dualité des fautes repoussent cette idée, à savoir que la faute reste seule comme principe d'obligation. L'action en indemnité, disent-ils, naît de la convention elle-même ; elle n'en est que l'exécution par équivalent. La faute existe, non pas comme cause génératrice de l'action en indemnité, mais comme effet de l'obligation à laquelle on contrevient. L'objet de l'obligation change si le débiteur ne tient pas sa promesse, mais sa cause ne varie pas. Le débiteur reste contractuellement tenu *ex antiqua causa*. — Voir la démonstration de cette proposition, dans Guy, *De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle*, p. 96 et s. ; voir encore Delmont-Bébet, *Contribution à l'étude de la faute Aquilienne et de la faute contractuelle*, p. 20 et s.

(1) Quand il y a quasi-délit, l'obligation violée n'apparaît pas parce qu'elle est sous-entendue, mais elle existe, à pour objet la protection des intérêts d'autrui, le respect de sa vie, de sa santé, de son honneur, de ses biens, et n'est autre que le précepte antique : *neminem injuria lædere*. Auteur et victime n'étaient pas *juridiquement* étrangers l'un à l'autre, mais ils étaient *conventionnellement* étrangers,

conque ; ce qu'on appelle faute contractuelle est la violation de l'obligation souscrite au contrat ; la faute délictuelle est la violation de l'obligation légale de ne pas léser autrui, obligation générale et négative, si bien que toute faute consiste toujours dans un manquement à une obligation préexistante (1).

L'idée de faute est donc dans une relation nécessaire avec l'idée d'obligation ; pour savoir si tel fait constitue une faute, il n'y a qu'à se reporter à cette obligation. La nature de l'obligation initiale violée est sans influence sur la faute et ses effets. Ce raisonnement aboutit évidemment à la suppression de la faute contractuelle. Puisque la responsabilité découle toujours de l'article 1382, toute faute est nécessairement délictuelle. Quand un contrat modifie arbitrairement les règles du droit positif, la faute ne change pas de caractères, ne doit pas être soumise à d'autres règles et reste essentiellement délictuelle. On se trouve en présence d'une seconde application pure et simple des mêmes principes. En d'autres termes, la responsabilité contractuelle n'existe pas, et il n'y a pas à s'inquiéter de savoir si la faute est inter-

(1) C'est ce point de départ même de l'argumentation que M. Capitant (*Introduction à l'étude de droit civil*, p. 320 et 321) déclare inexact. « L'erreur consiste à croire que le devoir de respecter la vie et les biens de nos semblables constitue une véritable obligation juridique. L'obligation est toujours et nécessairement un lien de droit existant entre une ou plusieurs personnes déterminées, qu'il s'agisse d'une obligation de donner, de faire ou de ne pas faire. C'est la contre-partie d'une créance, c'est une valeur existant dans le patrimoine, constituant une dette pour le débiteur, une valeur active pour le créancier. L'obligation est donc appréciable en argent. Elle crée un rapport de droit entre deux personnes qui, jusque-là, étaient juridiquement étrangères l'une à l'autre, elles les met donc l'une par rapport à l'autre dans une situation qui déroge au droit commun ; obligations contractuelles, quasi-contractuelles ou légales, toutes ont pour objet de créer un état de choses particulier entre certaines personnes.

« Dès lors, n'est-il pas contradictoire de parler d'obligations négatives existant au profit de tous, et à la charge de tous ? De semblables obligations ne changeraient rien aux relations ordinaires des hommes, elles ne créeraient aucun droit véritable, elles ne représenteraient aucune valeur pécuniaire dans le patrimoine du créancier. Serait-il sérieux de dire que j'ai dans mon patrimoine un droit de créance contre tous mes semblables, consistant dans le pouvoir d'exiger d'eux qu'ils ne me causent aucun préjudice ?

« En réalité, le délit n'est pas, comme on le dit, la violation d'une obligation préexistante ; bien au contraire, il est la source d'une obligation à laquelle il donne naissance. C'est l'acte délictueux qui crée une véritable obligation à la charge du coupable ; jusque-là il n'y avait aucune obligation, au sens propre du mot.

« Il en est tout autrement en matière contractuelle ; la faute du débiteur consiste dans l'inexécution d'une obligation qui pesait sur lui.

« Dès lors, on comprend très bien que la loi traite différemment la faute commise à l'occasion d'une obligation et la faute commise vis-à-vis d'un tiers auquel on est juridiquement étranger. La première a sa source dans l'obligation préexistante, car, s'il n'y avait pas eu d'obligation, il n'y aurait pas eu faute et par conséquent, pour en déterminer les effets, il faut tenir compte de l'obligation elle-même ; la seconde, au contraire, a sa source dans la loi. »

venue à raison d'un rapport de droit antérieur, les différences de naissance des deux fautes n'ayant qu'une importance apparente, nulle quant au fond. La responsabilité, étant une, produit les mêmes effets : toutes les fautes sont soumises aux mêmes dispositions légales.

« L'une et l'autre faute créent également une obligation : celle de réparer par une indemnité le dommage causé ; l'une et l'autre supposent également l'existence d'une obligation antérieure ; l'une et l'autre consistent également en un fait qui est la violation de cette obligation (1). »

Pour constituer une faute, il est toujours nécessaire que le fait ou l'abstention soit contraire à une obligation antérieure de s'abstenir si l'auteur a accompli un fait positif, ou d'agir s'il s'est abstenu : cette obligation, dans l'hypothèse contractuelle résulte toujours du contrat ; dans l'hypothèse délictuelle, elle doit résulter de la loi.

Mais il n'y a pas là deux principes différents ; la responsabilité naissant de la lésion d'un contrat a le caractère délictuel ; la définition de la faute est une ; les deux fautes sont identiques (2).

C'est en étudiant l'obligation d'indemnité en elle-même, et sans se préoccuper de sa source que toute législation devrait logiquement procéder.

2° La distinction que l'on veut faire est inutile.

Les différences qu'on a relevées et qu'on a cru provenir d'une distinction à faire entre la responsabilité contractuelle et la responsabi-

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 876.

(2) Si l'on veut dire par là, fait observer M. Saleilles, que toute faute soit en soi un délit, c'est-à-dire un empiètement sur le droit d'autrui, on ne dit rien de bien nouveau ; mais si l'on entend qu'il n'y ait aucune différence entre le délit commis à l'occasion d'un contrat, et celui né en dehors du contrat, on se heurte à toutes les traditions juridiques, romaines et françaises autant qu'allemandes (*op. cit.*, n° 331). Ce qui est vrai, c'est qu'on ne peut devenir responsable vis-à-vis d'autrui que quand on viole son droit, quand on est en faute. Il y a donc, si l'on veut, une responsabilité de délit contractuel et une responsabilité de délit non contractuel. Dans le cas de délit contractuel, on peut concéder encore que la responsabilité encourue ne trouve dans le contrat qu'une cause médiate et indirecte, et n'a sa source dans l'inexécution du contrat que par la faute ou la négligence de l'obligé. Ce qui n'empêche pas de devoir admettre comme un minimum avec M. Saleilles (*op. cit.*, n° 332), « que cette responsabilité de délit contractuel n'a pas de tous points les mêmes caractères que la responsabilité non contractuelle. Il n'y a pas, en somme, opposition de principes entre les deux fautes, mais leur domaine d'application diffère, et de là, certaines différences dans les résultats pratiques ». Tel est encore l'avis de M. Boutaud (*op. cit.*, p. 45) : « La faute contractuelle est un délit dont les éléments ont été prévus et réglés par la convention des parties. Et l'existence de cette convention entraîne les conséquences que nous avons signalées en exposant l'opinion des partisans de la double responsabilité. Il est donc utile de distinguer entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, bien qu'elles aient la même nature intime. »

lité délictuelle s'expliquent par l'application naturelle d'autres principes juridiques.

a) C'est ainsi que la distinction traditionnelle est sans influence sur le degré de gravité où commence la responsabilité des fautes.

Il est parfaitement exact qu'il y ait une limitation de la responsabilité des fautes dans les contrats, mais il n'en résulte pas de différence dans la théorie des fautes, comme on le pense généralement. « On confond, dit M. Planiol, l'étendue de l'obligation avec la gravité de la faute. » Toutes les fautes ont la même gravité ; ce qui varie, ce n'est pas la faute, c'est le devoir correspondant. « L'article 1137, qui détermine la responsabilité du débiteur en matière de contrats, règle une question d'obligation, et non une question de faute ; il détermine l'étendue des soins que le débiteur est tenu d'apporter à l'exécution de ses promesses ; mais dans la limite où l'obligation existe, on peut dire que toute contravention à cette obligation constituera une faute, quelque légère qu'elle soit, et sans distinguer si l'obligation était conventionnelle ou légale. Il s'agit de savoir, non pas dans quelle mesure le débiteur a manqué à son obligation, mais bien dans quelle mesure il se trouvait lié et quelle somme de diligence il était tenu de fournir. »

Ce qui trompe les partisans de la double responsabilité, c'est qu'ils attribuent à la source de l'obligation, au contrat, ce qui est dû en réalité à l'absence d'obligation. Si la faute très légère n'est pas prise en considération dans l'inexécution d'un contrat, c'est que l'obligation du débiteur consistait seulement à prêter les soins d'un bon père de famille. Mais toute violation, quelque légère soit-elle, de la diligence promise, reste une faute engageant la responsabilité.

Si, d'autre part, abandonnant le point de vue traditionnel, nous considérons, non plus la source de l'obligation, mais la nature et l'étendue de son objet, nous constatons que la plupart des obligations légales, imposées à tous les hommes d'une manière générale, sont des obligations négatives, qui ont pour objet une abstention pure et simple. Toute obligation de s'abstenir est nécessairement absolue : si peu qu'on agisse contrairement à cette obligation, il y a contravention et faute. « Au contraire, presque toutes les obligations conventionnelles ont un objet positif : ce sont des obligations de faire. Or, celles-ci sont nécessairement susceptibles de plus ou de moins : l'étendue variable de l'obligation du débiteur lui donne des occasions plus ou moins faciles de commettre des fautes » (1).

On comprend donc que la confusion ait pu se produire. En fait, les obligations légales sont plus étroites que les obligations contractuelles ; on était forcément tenté, se fiant aux apparences, d'attribuer à ce caractère légal ou contractuel une divergence qui en réalité tenait à la

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, nos 884 et 885.

nature positive ou négative de la prestation faisant l'objet de l'obligation du débiteur.

b) C'est ainsi encore que l'« ancienne doctrine » ne peut pas expliquer qu'au point de vue de la preuve à fournir par le créancier, il y ait deux catégories d'obligations.

En matière de contrats, disent les auteurs qui croient à la dualité des fautes, « le créancier n'aurait rien à prouver, sauf le contrat d'où est née sa créance ; cette preuve une fois fournie, le débiteur serait réputé en faute, par cela seul que l'obligation n'a pas été exécutée ou l'a été d'une manière insuffisante, et par suite le débiteur serait condamné à des dommages-intérêts, sans que le créancier ait à prouver la faute d'une manière spéciale, et sauf au débiteur à invoquer un cas fortuit ou de force majeure.

« En matière de délits, la personne qui a souffert un dommage par la faute d'autrui n'en obtiendrait la réparation qu'à la condition de fournir la preuve de la faute.

« Mais l'opinion commune, continue M. Planiol (1), ne peut fournir aucune explication de cette différence. Il n'y a en effet aucune raison pour traiter d'une manière différente deux débiteurs, qu'on peut supposer tenus d'obligations semblables par leur objet, l'un en vertu de la loi, l'autre en vertu d'une convention. Ce serait un caprice sans motifs, une absurdité législative. »

Ici encore, la différence réside, non pas dans la nature contractuelle ou légale des obligations, mais dans la nature positive ou négative de leur objet.

Tout créancier d'une obligation positive de donner ou de faire, qu'elle soit légale ou contractuelle, ne doit prouver que l'existence de l'obligation, sa créance et, en vertu même de son titre, a le droit d'en obtenir l'exécution ou l'indemnité qui en serait l'équivalent. Le débiteur sera condamné, à moins de prouver l'existence en sa faveur d'un fait libératoire : paiement ou impossibilité fortuite d'exécuter.

Tout créancier d'une obligation négative ou de ne pas faire, n'ayant droit, de par sa créance, à aucune prestation, n'a rien à réclamer à son prétendu débiteur et ne peut l'inquiéter, tant que le fait de la contravention à l'obligation n'est pas établi ; car « ce fait contraventionnel est la condition nécessaire de toute condamnation contre le débiteur ». Le créancier, c'est-à-dire la victime, devra prouver la faute.

Il n'y a, dans tout cela, aucune présomption de faute ; c'est le jeu normal des règles sur la preuve (2) ; s'appliquant aussi bien dans les obligations légales que dans les obligations conventionnelles.

(1) Planiol, *op. cit.*, t. II, nos 887, 888 et 889.

(2) Robin, *op. cit.*, p. 107 ; Grandmoulin, *op. cit.*, p. 57.

c) Quant au point de savoir s'il n'existe pas une différence dans la façon dont sont réprimées la faute contractuelle et la faute délictuelle, M. Planiol admet qu'en réalité l'indemnité est plus complète dans la seconde hypothèse.

« Toutefois, dit-il, cette différence dans l'étendue de la réparation accordée à la victime disparaît presque dans la pratique, à cause du pouvoir souverain qu'ont les juges du fait pour évaluer le montant des dommages » (1).

M. de Haene a repris ici la théorie de l'unité de la faute (2), et par une habile conciliation des dispositions des articles 1150 et 1151 du Code civil avec la théorie nouvelle, il a continué l'assimilation des deux fautes et fait disparaître cette différence même.

Voici comment il raisonne : Tout préjudice causé par une faute doit être réparé, mais cette réparation doit se borner strictement au dommage réellement causé par la faute.

Lors donc qu'on attribue ce dommage à une simple négligence commise de bonne foi, il paraît certain qu'il ne saurait être uniquement mis au compte de la faute. Dans le quasi-délit, les causes du préjudice sont toujours plus ou moins mélangées de *culpa* et de *casus* ; or les suites dommageables de ce *casus* doivent être supportées par celui qu'elles atteignent ; cet élément étranger doit amener une atténuation de la responsabilité pour l'auteur du quasi-délit. Les circonstances concomitantes de la faute et qui ont contribué avec elles à causer le dommage sont inscrites au compte du hasard ; la réparation portera dès lors uniquement sur les conséquences de la faute ; celle-ci, qu'on l'appelle imprudence, négligence, défaut de prévoyance, consiste précisément à ne pas prévoir ce que l'on aurait pu prévoir. Ainsi, mieux le dommage amené par la faute aura pu être prévu par l'auteur du fait, moins grande aura été la part d'intervention du hasard dans les événements qui ont amené le préjudice ; car le hasard, c'est tout simplement ce qu'on n'a pas pu prévoir.

D'autre part, le débiteur qui a agi intentionnellement, ayant voulu le dommage, en est la cause directe et unique, alors même que l'importance du dommage a dépassé ses prévisions. Si l'article 1151 limite la réparation à ce qui est une conséquence immédiate de l'inexécution de la convention, c'est que les conséquences indirectes et médiatees sont imprégnées de trop d'éléments étrangers pour qu'on puisse rattacher le dommage par un lien de causalité certaine au dol générateur de l'obligation de réparer.

La même règle doit s'appliquer au délit civil ; la réparation ne

(1) Planiol, *op. cit.*, t. II, n° 897.

(2) J. de Haene, « Une théorie nouvelle de la Responsabilité », *Flandre judiciaire*, 1901, col. 225 à 247.

pourra avoir pour objet que le préjudice qui se rattache au délit par un rapport de cause à effet.

L'article 1150, aussi bien que l'article 1151, doit donc être appliqué en dehors des relations contractuelles, et toute différence au point de vue de l'évaluation des dommages-intérêts est purement arbitraire.

Les articles 1150 et 1151 ne sont que des applications du principe qui régit toute la matière de la responsabilité et auquel les articles 1382 et 1383 se trouvent soumis. Si la faute et la responsabilité sont uniques, la mesure de la réparation sera unique aussi (1).

Nous pourrions poursuivre ainsi l'examen des différences signalées entre les deux fautes et démontrer, par exemple, d'après les partisans de l'« Unité », que la validité des clauses de non-responsabilité ne dépend pas de la nature contractuelle ou délictuelle de l'obligation, puisqu'on peut librement, sous la réserve de l'ordre public, déroger par des conventions particulières à la loi générale, contrat tacite. Mais à quoi bon nous étendre encore ? Nous nous sommes rendu compte de leur façon de procéder : ou ils nient l'existence des différences exposées par l'ancienne tradition comme conséquence de la dualité de nature des responsabilités, ou ils prétendent les expliquer suffisamment par le caractère positif ou négatif de l'objet de l'obligation, ou ils les rattachent au développement normal d'autres principes juridiques. Les variations dans la façon dont la faute est appréciée, prouvée ou réprimée tiendraient tantôt à la limitation de l'obligation, tantôt à son objet, tantôt au degré de culpabilité de la personne responsable. Et ils en arrivent ainsi à conclure que les prétendues différences entre les deux responsabilités s'évanouissent les unes après les autres quand on en recherche la raison d'être, puisqu'on leur découvre des motifs autres que la nature de l'obligation violée.

2. — En législation, les auteurs qui patronnent l'unité de nature de la responsabilité cherchent à prouver que le Code permet et encourage même leur interprétation doctrinale.

1° Ils invoquent les travaux préparatoires et croient découvrir dans certains discours des passages favorables à leur doctrine.

Ils citent, par exemple, cette phrase de Bigot-Préameneu : « Le dol établit contre celui qui le commet une nouvelle obligation différente de celle qui résulte du contrat ; cette nouvelle obligation n'est remplie qu'en réparant le tort qu'elle a causé (2) ». Ils s'en autorisent pour prêter

(1) Cette théorie bien hasardeuse, et qui repose sur des prémisses aussi peu démontrées que celle-ci : « Le cas fortuit a nécessairement sa part dans le dommage », a été critiquée par M. Van Biervliet, ainsi d'ailleurs que celle de M. Planiol, dans un article précité de la *Flandre judiciaire*, 1901, col. 385 à 403.

(2) Bigot de Préameneu, *Exposé des motifs*, sur l'article 1151. — Voir Locré, *Lé-*

aux auteurs du Code leur conception fondamentale, à savoir que : le contrat n'étant pas exécuté, une nouvelle obligation naît qui a un autre objet : la réparation du tort causé par l'inexécution, et dérive de la loi. Ces paroles ont même fait naître une opinion mixte, qui distinguait entre le dol et la faute, pour n'attribuer qu'au dol cet effet novatoire. Mais il importait d'en généraliser l'interprétation, ce que firent nos auteurs en déclarant toute distinction inadmissible : si le dol a la force de faire naître une obligation de réparer, c'est parce qu'il est contraire à la loi ; la faute, qui a le même caractère, a évidemment la même force.

Nous savons déjà ce qu'il faut penser du procédé qui consiste à isoler une phrase de la démonstration dans laquelle son sens complet était expliqué et délimité, et qui permet de tirer d'une même argumentation les déductions les plus fantaisistes et les plus contradictoires.

Et c'est pourquoi nous n'insisterons pas davantage sur leurs recherches (1).

Si d'ailleurs nos auteurs avaient écrit quelques années plus tard, les idées récentes sur la méthode juridique — dont nous reparlerons — préconisées d'abord par M. Saleilles et mises en honneur par M. Gényn, les auraient très probablement dispensés de cette partie de leur thèse, en leur permettant de glisser sous les textes leur conception propre, et par une interprétation portant sur la lettre de la loi, non plus sur son esprit, d'adapter leurs théories aux articles du Code, sans avoir à s'inquiéter des intentions des législateurs qui les ont édictés.

2° Ils s'appuient sur certains textes qui sembleraient, disent-ils, leur donner raison.

Ce sont, outre ceux que nous avons incidemment cités :

L'article 1382 qui, par la généralité de ses termes : « Tout fait quelconque de l'homme », semble bien englober toute espèce de dommages et sanctionner toute espèce de fautes, contractuelles comme extra-contractuelles. Le législateur, en traitant une première fois de la responsabilité à propos des contrats, aurait été victime d'un défaut de méthode, et l'article 1137 ne serait que l'application au droit de créance du principe général posé dans l'article 1382 pour tous les droits, indistinctement.

Les articles 1733 et 1734, qui consacraient certainement sous le Code civil la nature délictuelle de la responsabilité du locataire en cas d'incendie. La loi du 5 janvier 1883 ne les a d'ailleurs pas modifiés sur ce point. Mais, pour qui sait les difficultés d'interprétation auxquelles ont donné lieu ces articles d'abord, cette loi ensuite, l'argument qu'on en tire est loin d'être probant.

En somme, cette partie de leur démonstration est bien faible ; nous

gislation civile, commerciale et criminelle de la France (1827-1832), t. VI, p. 154, et Fenet, *Travaux préparatoires du Code civil*, t. VIII, p. 233.

(1) Voir, pour plus de détails, Grandmoulin, *op. cit.*, p. 25.

pouvons remarquer qu'ils s'en sont aperçus et évitent de procéder par affirmations : « il paraît certain », « il semble bien », sont les expressions dont ils n'ont garde de se départir.

De sorte qu'on a pu dire, à propos de la théorie de l'unité de la responsabilité et en se servant d'une phrase empruntée à M. Lefebvre lui-même : C'est du droit considéré en dehors et au-dessus des textes !

Quoi qu'il en soit, la question de savoir s'il existe deux espèces de fautes, ou si la responsabilité est au contraire toujours délictuelle, est encore discutée. La première opinion rallie cependant la majorité des suffrages.

SECTION II. — Le silence qu'ont gardé nos lois sur la responsabilité du voiturier au cas d'accidents de voyageurs, et les incertitudes qui devaient en résulter.

Nous ne trouvons dans nos Codes aucune disposition qui concerne le transport des personnes.

Le Code civil contient dans la section du louage d'ouvrage, quelques articles (art. 1782 à 1786) relatifs aux obligations des voituriers par terre et par eau : tous ont trait au transport des marchandises ; seul l'article 1786, qui les assujettit éventuellement à des règlements de police, est rédigé dans des termes assez généraux pour pouvoir s'appliquer au transport des voyageurs.

Les articles 96 à 108 du Code de commerce ne s'occupent, eux aussi, que du transport des choses ; ils peuvent régir les bagages des voyageurs, non les voyageurs eux-mêmes (1).

Le livre II du même Code, qui régit le transport maritime passe également sous silence les contrats qui ont pour objet le transport des passagers.

Ce silence s'explique par le nombre relativement peu élevé des voituriers à cette époque, par le peu de voyages qui s'effectuaient, par le

(1) Quant au transport visé, celui des marchandises, ces articles ont été beaucoup critiqués : voici l'appréciation qu'en donnent MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Du contrat de louage*, t. II, p. 509-510 : « Les textes que le Code civil consacre au contrat de transport sont très peu nombreux ; ils sont en outre, pour la plupart fort inutiles, soit parce qu'ils font double emploi avec les articles 96 et suivants et 103 et suivants du Code commercial, soit parce qu'ils contiennent l'application de principes certains ; l'une de ces dispositions, celle de l'article 1784 du Code civil, a même l'inconvénient d'être dangereuse, car elle a fourni un argument *a contrario* à l'opinion inexacte selon nous, qui met à la charge du voyageur victime d'un accident la preuve de la faute du voiturier. Quant au Code de commerce lui-même, il ne contient que des dispositions très insuffisantes sur le contrat de transport ; en réalité même, il ne vise que la *commission de transport*, c'est-à-dire un contrat tout différent ; mais cependant la plupart des textes qu'il consacre à ce contrat sont également applicables au contrat de transport. »

moins de gravité des accidents qui survenaient et le moindre retentissement qu'ils avaient, par ce fait que les rapports de voiturier à voyageur avaient été laissés sous l'empire des coutumes et des principes généraux, peut-être aussi parce que l'esprit processif n'était pas si développé que de nos jours et qu'on cherchait moins à tirer profit d'un événement malheureux contre quelqu'un qui, somme toute, n'en était souvent pas pleinement responsable.

Le besoin d'une législation spéciale ne se faisait pas sentir ; Pothier dans son *Traité du louage*, bien loin de déterminer la nature, les conditions et les effets du contrat de transport des personnes, n'en avait pas fait mention. Il ne faut donc pas s'étonner de trouver sur ce point une lacune dans nos Codes. Comme si cependant le législateur s'en était rendu compte, il permettait au gouvernement, par son article 1786 du Code civil, d'édicter à l'encontre des « entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, maîtres de barques et navires », tous règlements particuliers, suivant que les besoins s'en feraient sentir.

Depuis 1804, et en application de cette disposition, bien des décrets sont venus régir les transports. Beaucoup même parlent longuement du transport des personnes, notamment par chemins de fer (1), mais ils ne concernent en rien la responsabilité civile des Compagnies, à raison des accidents de voyageurs (2).

De sorte qu'à l'heure actuelle, et à l'inverse de la plupart des autres nations, nous ne possédons pas le moindre texte spécial à la responsabilité du voiturier, qui puisse nous servir de base, de fil conducteur ou même de point de repère dans nos recherches.

Dès lors, les partisans de la dualité des responsabilités se sont demandés à quelle responsabilité donnerait lieu l'accident de transport : si la victime pouvait se prévaloir de son contrat pour agir en indemnité, ou si elle en était réduite à s'appuyer comme un tiers quelconque sur un quasi-délit du voiturier ; par suite, quelles règles régiraient son recours (3).

(1) En voir l'énumération et l'analyse dans Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, continué par le *Bulletin annoté des chemins de fer* (Recueil annuel).

(2) A l'étranger, des lois spéciales nombreuses sont venues régler ce point ; nous aurons occasion de les mentionner. Bien plus, la réglementation du contrat de transport des passagers par mer a trouvé place dans plusieurs Codes de commerce. Ce sont, notamment, les Codes de commerce : hollandais, art. 521 à 523 ; allemand, art. 664 à 678 ; italien, art. 582 à 589 ; roumain, art. 592 à 600 ; espagnol, art. 643 à 705 ; chilien, art. 1007 à 1083 ; argentin, art. 1003 à 1119 ; portugais, art. 563 à 573. Les Codes maritimes suédois, danois et norvégien, art. 169 à 173 ; la loi belge du 21 août 1879, art. 120 à 133.

(3) La distinction des deux fautes et la recherche de l'origine contractuelle ou délictuelle de la responsabilité a servi à trancher bien d'autres questions de responsabilité et a souvent donné lieu aux mêmes difficultés. Elle a été faite notamment : à propos de la responsabilité civile des incapables, et spécialement des hy-

De leur côté, les partisans de la responsabilité unique se posaient, sous une forme nouvelle, une autre question (1), sujette, elle aussi, à controverse, et ils se demandaient si l'obligation du voiturier, violée par la faute génératrice de l'accident est positive ou négative, et par suite encore, par quelles règles serait régi le recours de la victime.

Il nous faut, maintenant que la question est bien nettement précisée, examiner ces diverses théories dans leurs rapports avec la responsabilité du transporteur dans les accidents de personnes. Nous les exposons dans l'ordre historique de leur éclosion, en indiquant soigneusement par quelles influences, étrangères souvent au droit pur, a été déterminée leur évolution.

Nous ne nous bornerons pas à voir le développement doctrinal de chacune d'elles dans le contrat de transport, mais nous rechercherons l'influence qu'elles ont exercée sur la jurisprudence française et la vogue qu'elles ont pu avoir dans les législations étrangères.

pothèses dans lesquelles la femme dotale est tenue sur ses biens dotaux des fautes qu'elle a commises ; — à propos de la responsabilité délictuelle du vendeur, indépendante de son action de garantie ; — à propos de la garantie que l'entrepreneur doit aux ouvriers dont il a loué les services, relativement aux accidents qui peuvent les atteindre ; — à propos de la nature et de l'étendue de la responsabilité du locataire qui occupe un appartement dans une maison louée à plusieurs, lorsqu'un incendie éclate dans cette maison ; — à propos du point de savoir si la responsabilité qui incombe au locataire en vertu du contrat et s'applique uniquement à la chose louée, est différente de celle qui s'étend aux choses, même appartenant au bailleur, non comprises dans le bail ; — à propos enfin des accidents, dont les ouvriers étaient victimes au cours de leur travail. Dans ces différents cas, c'est une question délicate et controversée de déterminer quelle est la responsabilité de l'auteur du dommage, si elle est contractuelle ou délictuelle. Il va sans dire que, sur tous ces points, les conséquences de la théorie de l'unité se faisaient sentir comme en notre matière. Voir sur ces multiples intérêts d'une même question, un très intéressant article de M. Labbé, dans la *Revue critique*, 1886, p. 434 et s.

Depuis qu'un mouvement de jurisprudence et de doctrine analogue à celui qui se dessine pour les accidents de transport, a abouti en ce qui concerne les accidents du travail à la loi du 8 avril 1898, consacrant le principe du Risque professionnel et l'appliquant aux rapports entre le chef d'industrie et ses ouvriers, c'est la question des accidents de transport qui est le principal intérêt des discussions sur la nature de la faute, et celui qui a provoqué le plus grand nombre de décisions judiciaires.

(1) La responsabilité unique étant, d'après ses adeptes, toujours délictuelle, on aurait pu être tenté de transporter ici de toutes pièces les solutions adoptées pour la Responsabilité délictuelle. Mais ce procédé, a-t-on justement fait remarquer, serait pour le moins peu juridique : si l'on nie l'existence d'une double responsabilité, il faut rejeter toutes les conséquences de la dualité et rechercher dans d'autres principes les solutions des points de détail. Or, toutes les hypothèses de responsabilité ne sont pas régies par les mêmes règles ; les principes généraux, nous l'avons vu, aboutissent à des conclusions différentes suivant qu'on se trouve en présence d'obligations positives (de donner ou de faire) ou négatives (de ne pas faire), et cela, indépendamment de leur origine, qu'elles soient légales ou contractuelles. C'est ce qui nous permet de poser la question comme nous le faisons au texte.

CHAPITRE II

LES SOLUTIONS SUCCESSIVEMENT ADMISES.

Il ne sera peut-être pas inutile de rappeler en deux mots les données du problème.

Il est de principe incontesté, dans toute théorie basée sur la faute, que le voyageur victime n'a de recours contre son voiturier que si l'accident est reprochable à ce dernier.

Si donc cet accident a eu lieu par sa propre faute (1), ou par cas fortuit ou de force majeure (2), il n'aura pas droit à indemnité.

La réparation pécuniaire du dommage engendré par l'accident ne pèsera sur le voiturier que si une faute peut être relevée à sa charge.

Mais par quelles règles sera régi le recours ? Que considérera-t-on comme une faute ? Le voyageur devra-t-il établir la faute du voiturier, ou sera-ce au voiturier à prouver qu'il est exempt de faute ? Dans quelles limites la faute sera-t-elle réparée ?... Ici commencent les divergences de vues ; et la réponse à donner à ces diverses questions variera : dans le système de la dualité des responsabilités, suivant que l'on prétendra l'accident de transport violation du contrat ou simple délit civil ; dans le système de l'unité de la responsabilité, suivant que l'on prétendra positive ou négative l'obligation quelconque dont l'accident est l'inexécution.

Au lendemain du Code, la question que nous soulevons semble ne pas être un problème : les commentateurs, pas plus que la loi, ne soufflent mot de la responsabilité civile des voituriers à raison des accidents de personnes ; les tribunaux appliquent à notre hypothèse les articles 1382 et suivants du Code civil.

Sans doute, on connaissait la distinction, alors incontestée, des deux fautes, mais partant de ce principe très exact en lui-même : « De ce que deux personnes ont contracté, il ne s'ensuit pas que tous leurs rapports soient régis par le contrat », on laissait sous l'empire du droit commun général la solution de cette question de responsabilité, qu'on croyait bien n'avoir pas été prévue au contrat.

(1) La Cour d'Aix a statué sur cette hypothèse le 23 juin 1894 ; *Pandectes françaises*, 95.2.63.

(2) Si on opte pour la responsabilité délictuelle, le voiturier échappe aux dommages-intérêts, puisqu'il n'est pas fautif ; et si on se range à la responsabilité contractuelle, il y échappe encore, puisque l'inexécution de son obligation provient d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable.

De l'application aux accidents de transport des principes de la responsabilité délictuelle découlaient, entre autres conséquences importantes : l'obligation pour le voyageur de prouver la faute du voiturier, et par suite, de subir sans recours tous accidents dont la cause resterait obscure.

C'est cette situation, d'une flagrante dureté, faite à la victime, qui, dans notre matière comme d'ailleurs dans la question connexe des accidents du travail, a été l'origine d'un mouvement de jurisprudence et plus tard d'un mouvement doctrinal plus hardi encore, destinés l'un et l'autre à débarrasser le voyageur de l'obligation périlleuse de fournir la preuve. Ce sont, en somme, des préoccupations extra-juridiques qui ont, par une action progressive et suivant un courant d'idées continu, poussé d'étape en étape, d'abord vers une application de plus en plus atténuée de la responsabilité délictuelle, puis vers une adaptation à notre matière des principes de la responsabilité contractuelle.

Cette dernière phase du mouvement : le remplacement de la responsabilité délictuelle par la responsabilité contractuelle n'avait pas été suffisamment suivie en jurisprudence ; elle était, d'autre part, contemporaine de la théorie de l'unité de la responsabilité qui, par une voie détournée, revenait presque totalement aux conclusions du système délictuel non amendé.

C'est alors que, sous la poussée de considérations humanitaires, et, — on l'affirmera du moins, — de nécessités pratiques, naîtront les théories qui abandonnent définitivement le principe de la Faute pour chercher dans le Risque une base nouvelle et extensive à la responsabilité du voiturier.

SECTION I. — La responsabilité du voiturier est délictuelle.

La première solution qui fut appliquée aux accidents de transport, au moins pour ce qui concerne les personnes, fut la solution délictuelle.

Elle a encore pour elle un certain nombre d'auteurs, la majorité de la jurisprudence, et quelques législations étrangères.

§ 1. — La doctrine. — Son argumentation.

Des arguments de texte, un argument de raison, et nous aurons tout l'arsenal qu'opposent les adeptes de la théorie délictuelle à ceux qui voient dans l'accident de transport une faute contractuelle.

I. — Leurs arguments de texte se basent sur l'interprétation de l'article 1784 du Code civil : « Ils (les voituriers) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils

ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure. »

Cet article est le siège de la responsabilité du voiturier à raison du transport des marchandises ; il en traite expressément et lui donne une nature contractuelle. L'article 103 du Code de commerce (1) ne fait qu'ajouter aux causes d'exonération qui sont réservées au voiturier, le vice propre de la chose transportée.

On ne conteste guère que ces articles visent et prévoient uniquement le transport des choses, des objets inertes : les termes mêmes dans lesquels ils sont rédigés répugnent à une extension, et ne permettent aucun doute à ce sujet (2).

Nous pourrions essayer d'en tirer un argument *a contrario* ; mais MM. Aubry et Rau (3) et Demolombe (4) nous mettent en garde contre ces sortes d'arguments, qui n'ont de valeur que lorsque le texte duquel on les tire contenait une disposition exorbitante du droit commun, et par suite, d'interprétation restrictive. Que si ce texte rappelait un principe de droit commun, « qu'importent ses expressions, en apparence limitatives, puisque même, à son défaut, ce principe régirait la matière (5) ». Nous n'irons donc pas jusqu'à prétendre que, puisque l'article 1784 édicte une règle de responsabilité concernant les marchandises, on doit en prendre le contre-pied pour l'appliquer aux personnes.

Laissons l'argument *a contrario* pour remonter à l'origine du texte et rechercher le motif juridique ou rationnel qui l'a fait édicter.

L'article 1784, prétendent les partisans de la théorie contractuelle, consacre le droit commun ; le législateur, en l'écrivant, n'a fait qu'appliquer aux transports de marchandises les principes généraux du droit, et il n'y a pas à s'étonner qu'il n'ait parlé que des choses, puisque les transports de choses seuls le préoccupaient. S'il s'était abstenu d'en traiter, les mêmes règles contractuelles les régiraient, comme d'ailleurs elles doivent de droit commun régir le transport des personnes. C'est cette proposition que nous ne voulons pas admettre : l'article 1784, bien loin d'être une application du droit commun, en est une exception.

« Le contrat de transport, d'après le Code, est un genre particulier de louage d'industrie. Est-ce que, dans cette matière du louage d'ou-

(1) Article 103 du Code de commerce : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter hors le cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent d'un vice propre de la chose ou de la force majeure ».

(2) Voir, pour l'analyse détaillée de ces termes : l'arrêt de la Cour de Paris, du 4 avril 1894, S. 95.2.143 ; et le Rapport de M. l'avocat général Feuilloley, précédant l'arrêt de cassation du 14 décembre 1903, *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904, 3^e colonne.

(3) Aubry et Rau, *op. cit.*, t. I, § 40.

(4) Demolombe, *Traité des contrats*, t. I, n° 116.

(5) Sarrut, note sous un arrêt, D. 85.1.433.

vrage ou d'industrie, dans ce chapitre III du livre VIII du Code civil, le législateur a, par des dispositions générales, modifié les principes ordinaires de la responsabilité et des règles de la preuve ? Non. Que faut-il en conclure ? C'est que si, pour une des trois sortes de louage d'ouvrage et d'industrie qui font l'objet de ce chapitre, nous y découvrons une exception particulière, cette exception ne pourra pas être étendue du cas expressément prévu à ceux qui ne l'ont pas été.

« Et cette exception spéciale aux règles du droit commun sur la responsabilité et la preuve, nous la rencontrons dans la matière particulière du transport de choses. C'est l'objet de l'article 1784 du Code civil... Il déroge au droit commun, c'est incontestable ! S'il n'existait pas, celui qui a confié une chose, un objet, une marchandise à un voiturier serait tenu, en cas de perte de la chose ou d'avarie, de prouver la faute du voiturier, conformément aux articles 1315 et 1382 du Code civil. Au lieu de cela, et par dérogation à ces articles qui sont le droit commun, la loi renverse la règle de la preuve et impose au voiturier, considéré comme débiteur d'un corps certain, l'obligation de prouver sa libération ; il sera donc responsable à moins qu'il ne prouve le cas fortuit ou la force majeure. Mais cette exception, soit qu'on applique l'article 1784, soit qu'on invoque, par analogie, l'article 1302 relatif à la perte de la chose due, ne doit point être étendue à des cas pour lesquels elle n'a point été expressément écrite. Or, les termes mêmes de l'article 1784 suffisent à démontrer qu'il est spécial, absolument spécial au transport des choses (1). »

Et qu'on ne vienne pas nous dire : « Sans doute, l'article 1784 s'occupe exclusivement du transport des choses et n'est pas applicable dans ses termes au transport des personnes » : il suffit de le lire pour en être convaincu. Mais c'est là une question de texte tout à fait secondaire (2). « L'article 1784, s'applique, *à fortiori*, au transport des personnes. La protection due à celles-ci ne peut être moindre que celle que l'on accorde aux marchandises (3) ». Si le texte ne vise expressément que les choses, c'est qu'il s'occupe *de eo quod plerumque fit*, ou plutôt qu'il comprend sous ce nom générique tout ce qui fait l'objet du transport. Dès lors, nous sommes légitimement autorisés à étendre ses dispositions au transport des voyageurs.

(1) Extrait des *Conclusions* de M. l'avocat général Feuilleux, sous Cass. req., 14 décembre 1903, *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904.

(2) Lyon-Caen, *Revue critique*, 1886, p. 360 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 500.

(3) Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, n° 1058, p. 281 et 284. — Et ce n'est pas là une opinion isolée. Ainsi s'expriment et concluent MM. Sarrut, *Revue critique*, 1885, p. 139 ; Emion, *Manuel pratique*, ou *Traité de l'exploitation des chemins de fer*, n° 150, p. 139 ; Verne de Bachelard, *De la responsabilité du chemin de fer en matière de transport des personnes*, p. 144.

Car si l'on s'affranchit ainsi de la lettre de la loi, il nous reste un terrain beaucoup plus solide pour recevoir le choc de nos adversaires et les repousser victorieusement.

Un raisonnement *a fortiori*, en métaphysique aussi bien qu'en droit, doit, pour être pleinement valable, se rapporter à deux ordres de faits de tous points concordants.

Or, que l'on considère d'une part les marchandises, objets inanimés, de l'autre les voyageurs, capables d'agir et responsables de leurs agissements ; on sera bien vite convaincu que les situations ne sont pas identiques et ne peuvent donc pas être régies par les mêmes principes.

Il nous sera aisé de poser la distinction, sans réplique possible, en montrant que l'article 1784 n'aurait pas pu édicter pour les personnes des règles semblables à celles qu'il a établies pour les choses.

L'article 1784 se réfère aux principes juridiques du dépôt. « Il n'est qu'une conséquence du principe général qui veut que le voiturier soit tenu, ainsi que tout autre dépositaire d'un corps certain, de rendre en bon état la chose qui lui a été confiée, à moins qu'il ne justifie de l'extinction de son obligation (1). » La règle qu'il reproduit est l'application des articles 1952 et suivants du Code civil au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier (2).

Or, on ne peut pas dire que le voyageur soit déposé ou se dépose lui-même chez le voiturier ; on ne peut appliquer aux personnes la définition du dépôt, telle qu'elle est donnée par l'article 1915 : « un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature » ; l'élément « dépôt », nous l'avons établi en examinant la nature de notre contrat, fait absolument défaut dans le transport des personnes, et cela seul rend l'assimilation impossible (3).

Les voyageurs, a-t-on cependant hasardé, s'ils ne sont pas remis en dépôt au voiturier, se confient à sa garde. En lui abandonnant leur personne, ils sont fondés à attendre de sa part et par la vigilance de ses soins une sorte de sauvegarde contre les menaces sans nombre dont ils sont entourés.

(1) Douai, 31 mars 1890, *Jurisprudence de la Cour d'appel de Douai*, 1890, p. 99.

(2) L'article 1782 renvoie d'ailleurs explicitement au titre *Du dépôt et du séquestre*. A défaut de ce texte, que corroborent les travaux préparatoires, on pourrait encore s'appuyer sur l'analogie frappante qu'il y a entre la situation du voyageur contraint de déposer ses bagages dans une hôtellerie et celui qui est nécessairement obligé de les confier à un entrepreneur de transports. V. de la Gorce, *Du transport des voyageurs par chemins de fer*, p. 227 à 231.

(3) C. Paris, 5^e ch., 14 janvier 1903, *Gaz. Trib.*, 6 mars 1903. — « L'homme ne peut faire l'objet d'un contrat de dépôt ; il est le sujet des droits, il n'en est pas l'objet. » — Zens, *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes*, p. 134.

« Le contrat de transport des voyageurs, répond M. Guillouard, ne donne point au voiturier la garde des voyageurs qu'il transporte. Le voyageur est libre de continuer son voyage jusqu'à l'endroit convenu, ou de s'arrêter à la première station : il est libre de se conformer aux règlements de la Compagnie qui le transporte, ou de commettre des imprudences ; en un mot, il est son propre gardien (1). »

Voilà, ajouté à l'argument de texte, un argument de principe qui repousse l'application de l'article 1784 au transport des personnes. L'article 1784 est basé sur les règles du dépôt nécessaire, « or les voyageurs, en tant que personnalités juridiques, ne sont point susceptibles de constituer l'élément d'un dépôt ; donc les voituriers ne peuvent pas être rendus responsables, *a priori*, des accidents qui sont advenus aux voyageurs ».

Reste un argument de fait, qui est l'inadmissibilité de l'assimilation que fait la théorie contractuelle entre le voyageur transporté et le colis voituré (2).

La considération qu'au point de vue philosophique, l'on doit à la personnalité et à la dignité humaines, défend de faire descendre la personne humaine « au rang d'un simple ballot de marchandises, et il répugne à la nature des choses de mettre sur la même ligne un voyageur et un paquet, de traiter un compartiment de voyageurs comme un wagon à bestiaux ».

Mais, à supposer même que, croyant y trouver son intérêt, le voyageur renonce à cette distinction fondamentale et surtout sentimentale, et demande à être traité comme une marchandise, on ne pourrait, étant donné l'état de fait tout différent créé par le transport dans les deux cas, lui donner satisfaction.

Et en effet, le voyageur est et reste pendant le transport, un « être animé et raisonnable », capable d'initiative ; il a un libre arbitre et une volonté. Il est bien, dans une certaine mesure, confié à la Com-

(1) Guillouard, *Traité du louage*, t. II, n° 765, p. 335.

(2) Voir notamment, comme exemple de ce rapprochement : Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., t. II, p. 284. — « Quant à la personne transportée, elle se remet aux mains et à la garde du transporteur, dans des conditions tout à fait semblables à celles de tout autre corps certain. Le voyageur n'a aucune action sur la marche du convoi, sa direction, sa vitesse, sa correspondance avec d'autres trains marchant dans le même sens ou en sens contraire. Il doit obéir à toutes les prescriptions des agents de la Compagnie, ayant pour objet la police du convoi, dès qu'elles sont conformes aux règlements. Il est donc placé dans la dépendance de l'entrepreneur ; il lui est confié au même titre qu'un objet quelconque, que toute espèce de choses constituant le trafic. En réalité, il voyage de la même manière que les marchandises, avec cette seule différence, qu'il peut quelquefois commettre une faute, une imprudence, s'exposer lui-même au danger, comme il peut aussi l'éviter dans certains cas et procéder à son propre sauvetage, un accident étant survenu. »

pagnie pour être transporté ; surtout il ne peut pas exercer sa direction sur la voiture qui l'emporte, « mais, s'il ne peut plus, par lui seul, prendre les précautions qui le prémuniront contre les accidents, l'Etat les a prises pour lui, en se substituant, au nom des intérêts généraux qu'il représente, aux intérêts particuliers de chacun des voyageurs ».

Même dans le véhicule en marche, le voyageur « n'est pas soumis entièrement à la force aveugle de la matière » ; il conserve encore une certaine liberté d'action, et peut, avec un peu de prudence, éviter bien des dangers. Il se place à l'endroit du véhicule qui lui convient ; il peut changer de compartiment si la voiture dans laquelle il se trouve lui semble mal suspendue, et il a la suprême ressource de la sonnette d'alarme en cas d'attaque ou d'événement imprévu tel qu'un incendie du convoi. Est-il sur un navire, il conserve une initiative bien plus grande encore et qui peut en cas d'étourderie lui être funeste.

Là, comme sur les quais d'embarquement de toute nature, le voyageur peut se conformer aux règlements ou y contrevenir, tenir compte ou non des recommandations qui lui sont faites dans l'intérêt même de sa sécurité, agir avec prudence ou témérité dans les mouvements qui ne sont pas prévus, modifier à ses risques et périls et sans aucune faute du transporteur les conditions originaires du contrat (1).

Dès le moment où elle est enregistrée, la marchandise échappe à la direction de l'expéditeur qui la perd de vue, alors que le voyageur reste libre de contrôler la régularité du service et s'appartient tous jours.

Là où il y a libre arbitre, il y a responsabilité ; c'est donc le voyageur lui-même qui est d'abord responsable de sa propre conservation. « La prétendue sécurité pour l'homme est celle qu'il se doit à lui-même, et ce n'est que lorsque celle-ci n'a pas suffi et a été déjouée par les événements, qu'il y a lieu de rechercher si l'accident n'est pas imputable à autrui » (2).

En d'autres termes encore, s'il est vrai que le voyageur voituré n'a pas toute sa liberté d'action, il n'en est pas moins vrai que le voiturier perd, lui aussi, une partie, souvent beaucoup plus considérable, de la sienne : est-il chargé d'un service public, son monopole rend évidente l'absence de liberté dans la formation même du contrat de transport ; dans tous les cas et quel qu'il soit, jamais il n'est complètement maître de son exécution. Sans doute, libre à lui de mener et de guider son véhicule à sa guise, mais sur le voyageur qui n'a pas la docilité de la matière, qui peut contrarier et rendre inefficaces toutes

(1) Voir Le Courtois, note S. 89.2.161.

(2) *Conclusions* de M. le procureur général devant la Cour de cassation belge, dans S. 94.4.7.

les mesures de précaution qu'il prendrait, on peut sans rien exagérer dire qu'il n'a pas d'action.

Dès lors, si les conditions du transport sont si différentes, pourquoi celles de la responsabilité ne le seraient-elles pas elles-mêmes ? Pourquoi surtout les règles de la preuve de la responsabilité seraient-elles les mêmes ?

S'il est juste qu'on puisse reprocher *à priori* au voiturier la détérioration d'une chose qu'il avait sous sa maîtrise, il est non moins juste qu'une personne, qui garde la faculté d'observer et de réfléchir, qui conserve une liberté d'allures relative mais réelle, et qui peut à tout instant, par un acte de son initiative personnelle, engager sa responsabilité, doive, pour obtenir réparation, établir la faute du transporteur.

Cette solution d'ailleurs, ajoute-t-on, n'a rien qui soit par trop rigoureux pour la victime :

Le voyageur, étant témoin de l'accident, les causes et les responsabilités de cet accident sont pour lui infiniment plus faciles à déterminer que celles de la perte ou de l'avarie d'un colis : et « si son ignorance en matière de règlements, de signaux, d'ordres de service ne lui permet pas à lui seul de déterminer la part de la responsabilité par exemple d'une Compagnie de chemins de fer dans un accident, les enquêtes et les expertises, qui en sont toujours la conséquence, lui permettront d'appuyer sa demande en dommages-intérêts sur des arguments précis et irréfragables ». Que si, malgré tout, la cause en demeurerait absolument inexpliquée, pourquoi présumer la faute génératrice de cet accident anonyme plutôt en la personne du voiturier qu'en celle de la victime ? « Ce ne serait, dit M. Feuilloley, ni juridique, ni exact. Ce ne serait pas exact parce qu'il y a tout autant de chances que l'accident soit imputable à la faute de la victime qu'à celle du voiturier. Ce ne serait pas juridique, parce que ce n'est pas le fait dommageable qui engendre la responsabilité, mais la faute qui l'a occasionné. »

« L'inertie des choses, dit M. Le Roy (1) (en un excellent tableau de toutes ces différences, appliqué au transport en mer), les met à la merci du transporteur dès le moment où elles lui sont remises, les empêche de prévoir un danger et de se soustraire aux détériorations que la faute ou la négligence du transporteur leur occasionne, tandis que la vie et l'intelligence des personnes en fait, non plus des êtres passifs, subissant la volonté, la direction, l'action ou l'omission du transporteur, et en même temps incapables de témoigner de ce qui s'est passé à leur égard, mais des êtres pouvant protester contre les actes imprudents, aider souvent à prévenir les négligences, à réparer les omissions. D'autant plus que lorsqu'ils n'auront pu y réussir, ils pourront aisé-

(1) Le Roy, *Du contrat de transport des passagers par mer*, n° 28, p. 40 à 43.

ment fournir la preuve des torts du capitaine et de l'équipage, parlant, recueillant des témoignages. » « Et c'est pourquoi, d'après la jurisprudence et quelques auteurs, le transporteur ne doit pas au passager des soins de la même nature que ceux qu'il doit apporter à la conservation des choses qui lui sont remises. »

En résumé, le voyageur ne peut en rien être assimilé au colis, et d'aucune façon : ni par son texte, ni par son esprit, l'article 1784 qui traite le voiturier de façon particulièrement rigoureuse, ne peut être appliqué en notre matière.

Aux auteurs qui verraient dans cet article une présomption de faute pesant sur le voiturier (1), nous répondrions que, les présomptions légales étant de stricte interprétation, rien n'autorise à étendre celle-ci en dehors du cas expressément prévu par le texte qui l'édicte.

Aux auteurs qui verraient dans cet article l'application du droit commun de l'article 1302 sur la preuve de la libération, nous répondrions qu'en réglementant « la perte de la chose due dans les obligations de corps certain », ce dernier article exclut lui-même de sa sphère d'influence, le voyageur qui n'est ni une chose, ni un corps certain, le transport des personnes qui n'est nullement « un dépôt ayant un corps certain pour objet ».

Dans les deux cas, le transport des personnes échappe donc à l'application de l'article 1784 pour rester soumis au droit commun de la responsabilité, aux articles 1382 et 1383.

Enfin, à ceux qui nous objecteraient que l'article 1302 a une portée plus large que ne pourrait le faire croire la rubrique qui le couvre, qu'il s'applique à toutes les obligations conventionnelles, de donner ou de faire, de telle sorte que le débiteur d'une obligation de faire doive, tout comme le débiteur d'une obligation de donner, prouver le cas fortuit qui le libère (2), nous ferions remarquer que la question est précisément de savoir si l'on est dans le domaine contractuel.

L'argument ne vaudrait que si le contrat de transport contenait, à la charge du voiturier, une obligation contractuelle de garantie.

Nous avons démontré que les textes s'opposent à l'admission de la responsabilité contractuelle ; à moins qu'en raison, le contrat de transport ne suppose une promesse générale de sécurité. Recherchons donc ce que contient l'obligation de faire comprise au contrat de transport.

II. — C'est l'argument de raison. La responsabilité contractuelle ne peut être engagée que par l'inexécution d'une obligation résultant

(1) Troplong, *De l'échange et du louage*, t. II, n° 936 ; Bravard-Veyrières, *Traité de droit commercial*, t. II, p. 356 ; Alauzet, *Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale*, n° 905 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 560, p. 392.

(2) Voir Lyon-Caen, note S. 85.1.130.

d'un contrat. Pour savoir si l'accident remplit ces conditions, il nous faut nous demander quelles sont les obligations qui, de par le contrat de transport, pèsent sur le voiturier ? (1)

Nous pouvons répondre, d'après ce que nous savons déjà, que le contrat de transport fait naître à la charge du transporteur deux obligations principales : a) fournir en temps utile le moyen de transport qui a été promis, dans les conditions où il a été promis ; mettre au service du voyageur le matériel roulant, et, si c'est nécessaire, un aménagement spécial, ce qui correspond au louage de choses ; b) transporter le voyageur et le véhicule qui le contient d'un endroit dans un autre, ce qui correspond au louage d'industrie. Ces deux premières obligations peuvent se fondre en une seule : transporter le voyageur par un mode convenu, du lieu de départ au lieu d'arrivée.

Mais le contrat de transport ne contient-il pas une troisième obligation : celle de veiller à sa sûreté pendant le trajet ? De la réponse à cette question doit dépendre la nature de la responsabilité du voiturier pour cause d'accident de personnes.

Le voiturier s'obligera-t-il, de par son contrat, à remettre le voyageur à l'arrivée, tel qu'il l'a reçu au départ, indemne de tout accident, il fait une promesse générale de sécurité. Dès lors, toute lésion accidentelle sera un manquement à cette promesse contractuelle, partant, une faute contractuelle. Le voiturier, au contraire, ne s'engage-t-il à rien de semblable, il devient impossible de parler au cas d'accident de responsabilité contractuelle : la victime ne trouve dans son contrat aucun appui à son action et en est réduite au recours de droit commun, au recours délictuel. A supposer même que le voiturier, sans garantir au voyageur la sécurité, promette par son contrat de faire toutes diligences pour le transporter dans les meilleures conditions possibles, rien n'autorise à présumer au cas d'accident qu'il n'a pas tenu sa promesse, qu'il a violé son contrat, et jusqu'à preuve contraire, sa responsabilité serait encore délictuelle, la victime devant rapporter la démonstration de la violation du contrat, de la faute du transporteur.

Ceci posé, il reste aux adeptes de la théorie délictuelle, à démontrer que la sécurité du voyageur n'a pas été stipulée au contrat de

(1) Il est bien certain, dit M. Trolley de Prévaux (Dalloz, *Supplément au Répertoire*, V^o *Responsabilité*, n^o 57, p. 475), que le débiteur, étant prouvée son obligation contractuelle, ne peut attendre la preuve de sa faute quant à l'objet dû ; il est débiteur par l'effet du contrat, jusqu'à ce qu'il invoque et prouve une cause de libération (art. 1915, C. civ.). Mais le contrat ne dispense de prouver la faute que si l'on réclame l'objet même dont le contrat renferme la promesse ; l'admission de cette dispense, en ces termes, laisse encore rechercher, en cas de contrat, quel est, précisément, l'objet de ce contrat, l'objet qu'on peut réclamer en attendant la preuve de sa libération.

transport, mais que le voiturier s'est borné à y promettre ses soins et les précautions nécessaires à la préservation de la vie humaine (1).

1^o La sécurité du voyageur n'a pas été « promise au contrat » de transport.

« Les voituriers ont pris vis-à-vis de tout voyageur, dit-on, l'engagement de le faire parvenir sain et sauf à son point de destination. Donc, en vertu des articles 1147 et 1153 du Code civil, toutes les fois que ce dernier aura subi quelque blessure, il pourra intenter contre le voiturier qui l'a transporté, une demande en dommages-intérêts basée sur l'inexécution du contrat. » C'est le point de départ que nous attaquons et par conséquent la conclusion que nous rejetons.

Il est exact, qu'entre le voyageur et le voiturier, il y a eu contrat engendrant des obligations. Il est vrai d'autre part que le voiturier est responsable de la sécurité du voyageur. Mais l'est-il en vertu de ce contrat de transport ? c'est toute la question.

Personne ne soutiendrait que, du seul fait qu'un contrat quelconque est intervenu entre deux individus, il résulte que ce contrat prévoit ou au moins régit toute leur activité, toutes leurs relations juridiques.

A partir du contrat, il existe entre eux deux catégories de rapports bien distincts : ceux qui résultent du contrat, de son exécution ou de son inexécution ; ceux qui sont nés en dehors du contrat, à côté de lui, et qui n'ont avec lui aucun lien.

L'accident et ses conséquences rentrent-ils dans la première de ces catégories ? Sont-ils une violation du contrat de transport ?

Certains auteurs l'affirment, et cette corrélation est d'ailleurs la condition *sine qua non* qui leur permet d'appliquer ici les règles de la responsabilité contractuelle.

Mais ils ne font que l'affirmer (2).

(1) On voit par là l'extrême faiblesse de l'argumentation de la Cour suprême, en son arrêt précité du 14 décembre 1903, où elle se borne à interpréter l'article 1784 ; car de ce que cet article ne s'applique pas aux personnes, la question subsiste tout entière de savoir s'il faut reconnaître à la responsabilité du voiturier un caractère délictuel ou contractuel. Tout en admettant l'inapplicabilité de l'article 1784 au transport des personnes, on peut néanmoins dégager des principes généraux une règle qui place le voyageur lésé dans la même situation juridique que l'expéditeur de marchandises. Cet arrêt ne fait donc qu'effleurer la question, il ne l'entame pas.

(2) « Le voiturier, dit M. Lyon-Caen, est obligé contractuellement envers le voyageur à le transporter au lieu de destination convenu, à faire tout ce qui est en lui pour qu'il arrive sain et sauf... Si le voiturier n'exécute pas, si par exemple, le voyageur est tué... » Note au Sirey, 85.1.130 (1^{re} col., en haut). Où est le rapport de cause à effet entre l'idée de contrat et l'idée de faute contractuelle constituée par l'accident ? — Fuzier-Herman est plus sommaire encore : « Il est incontestable qu'un contrat intervient entre la Compagnie et le voyageur, et que, par suite, l'action en dommages-intérêts, intentée à raison d'un accident arrivé à celui-ci, est fondée sur une faute contractuelle », *op. cit.*, V^o *Chemin de fer*, n^o 2492 bis,

Nous prouverons, nous, en étudiant l'étendue des obligations prises par le voiturier, que les parties n'ont pas entendu prévoir lors du contrat, les accidents qui pourraient survenir au cours du transport, en d'autres termes, que le transporteur ne s'est pas, en vertu du contrat même et sous sa sanction, constitué débiteur de la personne du voyageur. Nous prouverons que l'obligation de sécurité à la charge du voiturier dérive, non pas du contrat de transport, mais de la loi, que l'obligation de ne blesser ni tuer le voyageur, en d'autres termes, de le conduire sain et sauf à destination, ne figure pas parmi celles qui ont été créées spécialement à l'encontre du voiturier par le contrat, mais n'est pas autre chose que l'obligation légale qui pèse sur tout homme de respecter la vie et la santé de son prochain. Sans doute, les parties à un contrat pourraient faire figurer dans leur convention une obligation légale afin de la soustraire ainsi au droit commun général et de la soumettre à une responsabilité différente, mais l'étude analytique de notre contrat, de ce qui en résulte au profit ou à la charge des deux parties, prouvera surabondamment que la responsabilité des accidents en est restée exclue. Dès lors, le recours contre le transporteur ne se basera pas sur le contrat de transport, mais sur un délit ou un quasi-délit ; et les suites de ces accidents qui blesseraient ou tueraient le voyageur au cours de l'exécution du contrat devront être réglées, comme si elles étaient survenues à toute autre époque et à un tiers quelconque, par le droit commun général auquel il n'y a ici aucune raison de déroger.

Nous aurons suffisamment établi que la « sécurité » n'a pas été « promise au contrat », quand nous aurons prouvé :

a) Qu'elle n'a été stipulée ni expressément, ni tacitement par les parties ;

b) Quelle ne résulte pas de la nature même du contrat de transport des personnes.

a) L'obligation générale de sécurité n'a été stipulée ni expressément, ni tacitement par les parties.

Quand se conclut un contrat de transport, les seules préoccupations des parties sont le mode du transport, son prix et le temps qu'il nécessitera, quand d'avance ce temps n'est pas expressément fixé, ou limité par la coutume. Elles ne parlent pas d'autre chose. Il est donc certain qu'aucune obligation de ce genre n'a été explicitement stipulée par elles.

Et sur quoi se baserait-on pour affirmer que l'accident éventuel rentrait à ce moment dans leurs prévisions ?

2^e col. ; de même chez M. Sainctelette, *op. cit.*, p. 88, on chercherait vainement une preuve.

Ne serait-ce pas ajouter au contrat de transport que d'y voir incluse une créance tacite de sécurité stipulée par le voyageur ?

C'est cependant ce qu'a fait un arrêt rapporté aux *Pandectes belges* : « Il serait contraire à l'intention présumée des parties, dit cet arrêt, de supposer que les voyageurs n'ont en vue que d'arriver d'un lieu dans un autre, en négligeant de rien stipuler quant au point le plus important, leur sécurité personnelle (1). »

Il nous faut, pour rechercher la commune intention des parties, recourir aux règles d'interprétation posées dans les articles 1134 et 1135 du Code civil : « Les conventions doivent être exécutées de bonne foi. » Elles « obligent à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation, d'après sa nature ». Par suite, il nous faut nous demander s'il est naturel, conforme à l'équité, à l'usage et à la raison, de sous-entendre au contrat de transport, une obligation de sûreté tellement stricte que tout accident en soit *a priori* une violation.

Or, la promesse de transport n'emporte pas nécessairement une promesse générale de sécurité ; ce sont là deux obligations distinctes : une obligation de faire et une obligation de restituer, de rendre le voyageur à lui-même en bon état. Le voiturier aurait pu s'y engager séparément, mais, sauf stipulation spéciale, il n'est tenu que de la première. Sans doute, nous le verrons, il s'oblige implicitement à ne pas compromettre la sécurité du voyageur par un défaut de précaution, mais il ne garantit rien, il n'est pas son assureur.

Croire que le voyageur s'en préoccupe serait méconnaître les sentiments optimistes naturels à l'homme, qui a confiance en son étoile et se croit à l'abri des malheurs qu'il voit s'abattre autour de lui. S'il prévoyait l'accident, s'embarquerait-il ? C'est peu probable.

La vérité est que les accidents peuvent arriver à tout le monde et menacent aussi bien ceux qui ont contracté que ceux qui ne l'ont pas fait. La voiture qui, en versant, tuera le voyageur, peut aussi bien écraser le passant. Et dans tous ces cas, la vie des personnes est suffisamment protégée contre les tiers sans que la convention ait à intervenir (2).

(1) *Pandectes belges*, V^o *Accident de chemin de fer*, p. 26.

(2) « Ce qui est certain, c'est que l'accident n'est pas entré dans les prévisions des parties et que, pour le plaignant, c'eût été une précaution bien superflue que de stipuler une immunité corporelle : d'être transporté sain et sauf et que, au cours du voyage, il ne lui serait causé, par négligence ou autrement, aucune lésion. Le droit commun suffit amplement au règlement de ces éventualités, et la prévoyance de la loi est là qui stipule pour les parties (art. 1382 et 1384, C. civ.). La vigilance et la perspicacité des intéressés n'y ajouteraient rien de plus. Ce sont là des engagements qui se forment sans qu'il n'intervienne aucune convention, ni de la part de celui qui s'oblige, ni de celui envers qui il est obligé ; il suffit d'un fait personnel à l'auteur du dommage, aux termes de l'article 1370 du Code civil. Lorsque le voiturier blesse ou tue un voyageur par son imprudence, il contrevient au devoir qui, en

Quant au voiturier, bien qu'il sache au moment du contrat qu'il s'oblige éventuellement pour le cas d'accident à en réparer les suites fâcheuses, il serait inexact de croire qu'il y prête une attention assez précise et assez distincte de la vague notion que nous avons tous de pouvoir encourir journellement des responsabilités, pour qu'on puisse dire qu'il a prévu au contrat, et peut-être fait entrer en ligne dans le prix du transport le dommage auquel l'expose son entreprise.

Ne compte-t-il pas sur sa vigilance et son habileté pour n'avoir jamais à déplorer d'accident notoire ? Et comment les Compagnies de chemins de fer pourraient-elles tenir compte dans leur contrat des dommages-intérêts possibles, puisque leurs tarifs doivent être homologués et qu'elles ne sont pas libres d'introduire dans les prix de transport une sorte de prime d'assurance qui leur permette de contrebalancer cette obligation de sécurité dont elles se grèveraient ? Comment un voiturier pourrait-il prévoir par approximation l'étendue du dommage que l'accident causera, alors surtout qu'il reçoit par centaines et obligatoirement des voyageurs de toutes conditions, de situation sociale parfois considérable, d'âge, de profession et de ressources si diverses, dont par suite la mort accidentelle entraînera un préjudice si aléatoire ? Comment pourrait-il augurer même des réparations à payer, si différentes non seulement suivant la gravité des lésions, mais encore suivant la répercussion infiniment variée que peut avoir la même blessure, ruineuse ou quasi-anodine d'après les aptitudes et la profession de la victime ?

Et comment dès lors, répondre jamais aux conditions exigées pour la mise en œuvre de la responsabilité contractuelle, où l'obligation de réparer ne pourrait avoir pour objet que les dommages prévus lors du contrat, ceux-là seuls qui ont pu être dans la pensée des contractants (1).

En somme, « ni le principe, ni l'étendue des dommages-intérêts n'ont été prévus lors du contrat ». Du côté du voyageur comme du côté du voiturier, les effets éventuels de l'accident n'ont pas été envisagés : les parties n'en ont pas parlé ; elles n'y ont même pas songé.

Il nous reste à montrer qu'on ne peut rationnellement l'y comprendre.

vertu de la loi commune, pèse sur tous les citoyens, indépendamment de tout lien contractuel, et qui garantit la sécurité de chacun contre nos imprévoyances et nos maladresses. » Conclusions de M. le procureur général devant la Cour de cassation belge, avant l'arrêt du 5 octobre 1893, reproduites au Sirey, 94.4.7. L'auteur de ces lignes semble oublier, lorsqu'il dit qu'il n'est pas besoin d'une convention pour protéger la vie des personnes contre les imprudences d'autrui, qu'il y a pour la victime d'appréciables avantages à jouir d'un recours contractuel.

(1) Colmet de Santerre, *Cours analytique du Code civil*, 2^e éd., t. V, p. 92.

b) L'obligation générale de sécurité ne résulte pas de la nature même du contrat de transport des personnes.

L'obligation de transporter le voyageur en vie sauve et sans blessures découle, s'il faut en croire M. Saintelette, de ce que le contraire est absurde. « S'engager à faire le transport des personnes ou des biens par un mode aussi compliqué et aussi dangereux que le chemin de fer, c'est garantir de tout le mal provenant du transport de la personne ou du bien. Car comment pourrait-on, sans cesser d'être loyal, se réserver à part soi, de le faire par des voies impraticables, avec un matériel en désarroi et un personnel sans préparation. Et surtout, comment admettre que le voyageur ou le chargeur ait été indifférent à la sûreté de sa personne (1) ? »

Mais, de ce que le voiturier se soit engagé à accomplir le trajet dans les conditions les plus favorables pour en assurer la sécurité, il ne s'ensuit pas qu'il ait garanti au voyageur la vie sauve pendant tout le trajet.

« L'insécurité inhérente aux voyages n'exclut-elle pas, au contraire, une pareille idée, et ne ramène-t-elle pas à la nécessité de prouver une faute, base de l'indemnité qu'on réclame (2) » ?

« Et en effet, cette convention de sécurité qu'on voudrait imposer, les Compagnies ne pourraient pas la souscrire. Les tâtonnements de la science moderne, la dépendance absolue dans laquelle les Compagnies se trouvent fatalement subordonnées aux imperfections de la matière (feu réglementaire qui s'éteint) ou à la faiblesse de l'homme (faillibilité, préoccupations, malaise soudain d'un seul employé) ne les y autorisent pas... Tous ces phénomènes et toutes ces circonstances ne peuvent pas se concilier avec une garantie complète que les Compagnies auraient assurée dans le contrat, tel que nous l'avons étudié dans notre droit français, sans qu'aucune convention expresse n'ait souligné cet état de choses » (3).

L'absence de promesse générale de sécurité est donc indiscutable (4), aucune convention pareille n'étant intervenue entre le voyageur et le voiturier, et aucune convention tacite de ce genre n'étant possible : le voiturier ne peut pas sous-entendre en effet, les conditions d'un engagement que les circonstances de l'acte auquel il consent, ne lui permettraient pas de remplir.

On ne peut rationnellement comprendre au contrat de transport une garantie sans exagérer la portée de ce contrat. Il ne viendrait

(1) Saintelette, *Responsabilité et Garantie*, p. 132, n° 10.

(2) Trolley de Prévaux, Dalloz, *Rép., Suppl.*, V° *Responsabilité*, n° 57.

(3) De la Gorce, *op. cit.*, p. 258.

(4) Pour découvrir dans le contrat de transport ce contrat de sûreté au profit du voyageur, a-t-on dit, il faut commencer par l'y mettre.

d'ailleurs à l'idée de personne, ajoute M. Guillouard, de rendre le voiturier responsable de la disparition du voyageur qu'il doit conduire ; « ce serait, cependant, le comble de l'inexécution pour cette prétendue obligation de restituer le voyageur sain et sauf. L'impossibilité d'admettre les conséquences du système prouve bien, dit-il, la fausseté de l'argumentation tout entière (1). »

La conclusion qui se dégage de tout ceci, c'est que le voyageur n'a pas stipulé du voiturier l'absence de tout accident, que le voiturier ne lui a pas promis la vie sauve, en sorte que la blessure ou la mort du voyageur, qui surviendraient pendant la durée du contrat ne pourraient pas être considérées de plein droit comme l'inexécution d'un fait promis, n'entraîneraient point *a priori* sa responsabilité.

Donc, l'accident n'étant pas un manquement à une obligation contractuelle, les principes qui régissent les obligations conventionnelles, ne sauraient s'appliquer au recours du voyageur victime.

La responsabilité au cas d'accident de transport naissant à l'occasion et non à cause du contrat, l'obligation pour le voiturier de réparer le préjudice causé, n'est qu'une application déterminée de l'obligation générale qui défend à chacun de nous de nuire à la vie et à la santé d'autrui ; le recours de la victime reste soumis aux articles 1382 et suivants du Code civil, à l'exclusion de tous autres.

2° Le voiturier s'engage cependant à ne rien faire qui soit de nature à compromettre la sécurité du voyageur et à donner tous ses soins au transport.

Il serait inexact de rien exagérer et personne ne songerait à soutenir que le voyageur n'ayant pas requis son transport sain et sauf, le voiturier ne se serait pas engagé à autre chose qu'à transporter le voyageur à destination, mort ou vif.

Au nombre des obligations que fait naître le contrat de transport des personnes, il en est une qui vise la sécurité (2) ; mais elle est beaucoup moins étendue qu'on ne le soutenait, et peut ainsi se formuler : le voiturier s'engage à faire voyager son co-contractant dans les meilleures

(1) Guillouard, *Traité du louage*, t. II, p. 292. — M. Guillouard oppose en même temps la situation du voiturier entièrement responsable, d'après l'article 1784 du Code civil, de la disparition des marchandises ou des animaux qu'il doit transporter. Et il trouve dans l'impossibilité d'admettre ce qui serait la conclusion logique du système de l'assimilation du voyageur et du colis, une raison de plus pour repousser cette assimilation.

(2) Un arrêt récent de la Cour de Paris (5^e Ch.) semble en nier ou en oublier l'existence : « La Compagnie du chemin de fer de ceinture, dit l'arrêt du 14 janvier 1903, a rempli à l'égard du voyageur l'obligation qu'elle avait prise, en lui louant, dans un compartiment de 2^e classe, une place pour le transport de la gare d'Orléans à celle du boulevard Ornano. » *Gaz. Trib.*, 6 mars 1903.

conditions possibles de sécurité, à prendre toutes les mesures que comporte sa profession pour restituer le voyageur sain et sauf, toutes les précautions nécessaires à la préservation de la vie humaine. « Ces précautions, dit M. Zens, sont d'abord celles que tout homme doit prendre dans l'intérêt de la sécurité de ses semblables. Ensuite, ce sont celles qui s'imposent à raison de la nature particulière du fait exécuté, c'est-à-dire du fait du transport. Les transports à vapeur offrent des dangers spéciaux contre lesquels il importe de se prémunir, et qui commandent des règles techniques spéciales, une instruction, une expérience et une surveillance particulières ».

M. Guillaud a très nettement exposé cette distinction entre la véritable obligation de prendre des mesures de précaution professionnelles et la prétendue obligation de sécurité absolue : « Le contrat du voiturier et du voyageur n'oblige pas le voiturier à veiller sur la personne du voyageur, mais il l'oblige à ne pas commettre de faute de nature à compromettre la sécurité de celui-ci : *Spondet peritiam artis*. A défaut de l'article 1784 que nous croyons inapplicable au voyageur, l'article 1135 suffit pour légitimer cette solution (1). »

Ce que promet le voiturier, c'est non seulement l'exécution, mais la bonne exécution du fait qu'il a entrepris. Que d'une part, il connaisse bien sa profession, observe toutes les précautions, spécialement celles prescrites par les lois et règlements administratifs ; que, d'autre part, il choisisse bien ses préposés, les prenne suffisamment nombreux et expérimentés ; qu'il n'emploie que des voies et du matériel bien conditionné, sans vices de construction, surveille et entretienne ces voies, signaux, machines... et il aura rempli toute son obligation.

La même solution est donnée par M. Desjardins pour le transporteur par mer qui, dit-il, « doit prendre toutes les précautions nécessaires, techniques et professionnelles, pour assurer aux passagers la plus grande somme de sécurité. De toute évidence, il doit faire son possible pour qu'ils arrivent sains et saufs au lieu de destination. Et c'est en ce sens seulement qu'il répond des passagers (2) ».

Est-ce à dire que cette obligation soit suffisante pour amener une interversion de preuve ?

Nullement. Prétendre que le seul fait d'un accident entraîne pour le voiturier l'obligation de se disculper, en prouvant sa vigilance active,

(1) Guillaud, *op. cit.*, p. 292. — Adde : Paris, 4 avril 1894, *Le Droit*, 24 mai 1894.

(2) Arthur Desjardins, *Droit commercial maritime*, t. III, Appendice. — « Le transporteur, dans ce système, dit encore M. Le Roy (*op. cit.*, p. 42) doit seulement veiller à ce que le navire parte en bon état de navigabilité, bien équipé, conduit par un capitaine muni de brevet, servi par un équipage aguerri. Il ne doit pas s'aventurer dans des parages dangereux, ou se mettre en route sans les agrès et appareils nécessaires à assurer la sécurité du transport. »

mais impuissante, serait d'ailleurs plus qu'affirmer *à priori* que toutes les mesures de sécurité n'ont pas été prises ; ce serait faire rentrer dans les termes du contrat de transport l'absence de tout accident, donc sous une forme détournée, y introduire encore une promesse de sécurité et aboutir à un résultat juridique que nous avons repoussé (1). Or les voituriers ne sont pas forcés d'assurer, en thèse générale, la vie des voyageurs : ils sont simplement tenus d'une obligation de précautions variant selon les cas et qui, toujours plus rigoureuse que l'obligation de prendre les soins ordinaires de conservation, augmente en sévérité suivant que le mode de transport comporte des risques plus grands. Mais ce sera au voyageur, victime d'un accident, à prouver l'existence de sa créance. Ce qu'il fera en démontrant que le transporteur a commis une faute, qu'il n'a pas pris toutes les mesures de nature à empêcher le fâcheux événement dont il a souffert ; aussi longtemps que la victime ou ses héritiers n'ont pas fourni cette preuve, le voiturier demeure indemne.

En résumé : l'article 1784 du Code civil n'est pas applicable dans son texte au transport des personnes et il est faux de soutenir que « les principes généraux du droit, à défaut de texte formel, conduisent à admettre pour cette sorte de transport une règle de preuve toute semblable à celle que consacre expressément l'article 1784 pour le transport des choses ».

Telle est l'argumentation des auteurs qui défendent la nature délictuelle de la responsabilité du voiturier (2).

(1) Cette partie de l'argumentation nous semble d'une extrême faiblesse, étant donné que nos auteurs reconnaissent dans le contrat de transport l'existence d'une « promesse spéciale de vigilance et de mesures préventives ». Ne serait-il pas plus simple pour eux de modifier en ce sens leur théorie : Non seulement le voiturier doit, de par le droit commun, ne pas porter atteinte à l'intégrité de la personne de ses semblables, mais la situation de fait qui découle du contrat de transport vient doubler cette obligation générale d'une « obligation plus spéciale de vigilance et de mesures préventives » dans l'exécution du transport, corrélatrice au danger plus grand que court le voyageur. « Le contrat, dit M. Boutaud, a placé le voyageur dans une situation telle, que le voiturier est tenu de prendre pour sa sécurité des soins spéciaux, différents de ceux qu'il prend pour ne pas nuire aux personnes qui n'ont pas contracté avec lui. » Il ne serait plus question de promesse au contrat, et par suite, il serait d'autant plus aisé de repousser une assimilation, fût-elle partielle, avec la théorie contractuelle. — Remarquons toutefois, comme nous le verrons, que tous les partisans du système contractuel n'admettent pas le renversement de la preuve.

(2) Guillouard, *Traité du contrat de louage*, t. II, p. 291-293, n° 765 ; Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 485 et suiv. ; Féraud-Giraud, *Code des transports par chemins de fer*, 2^e éd., t. III, n° 420 et suiv. ; Thaller, *Traité de Droit commercial*, 2^e éd., n° 1185 ; et *Annales de droit commercial*, I, 1886-1887, « Doctrine », p. 127 ; Féolde, *Des transports par chemins de fer*, p. 313-314 ; Jacqmin, *Exploitation des chemins de fer*, t. III, n° 420 ; et *Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de fer*, p. 158 et s. ; Zens, *De la responsabilité du voiturier à rai-*

§ 2. — La jurisprudence. — Son évolution.

Le nombre des arrêts qui adoptent cette manière de voir est tel qu'on peut dire que la pratique française est en ce sens. Nous verrons néanmoins que cette quasi-unanimité au moment où nous écrivons n'a pas été obtenue sans de graves et symptomatiques résistances, que le tribunal de commerce de la Seine lutta de longues années sans défaillir contre la doctrine de la Cour de cassation, qu'il y avait et qu'il y a encore entre les différentes chambres de la Cour de Paris complet désaccord, enfin, que tout récemment, on ne craignait pas de demander à la Cour suprême, sans succès d'ailleurs, de revenir sur une jurisprudence qui suscita dans la doctrine tant de virulentes critiques.

Quoi qu'il en soit, il résulte de notre jurisprudence que si, dans le même accident de chemin de fer, par exemple, un voyageur est blessé, et un colis qu'il a expédié en grande vitesse avarié, on appliquera au colis les règles de la responsabilité contractuelle et au voyageur les principes délictuels, de telle sorte que la même personne n'aura aucune preuve à faire pour être indemnisée de la perte de son colis, tandis qu'elle devra fournir la preuve d'une faute du voiturier pour obtenir réparation du chef de sa blessure.

Le point de départ véritable de cette jurisprudence est l'arrêt de cassation du 10 décembre 1884 (1), qui eût un retentissement énorme.

La Chambre civile basait sa décision sur la non-applicabilité au transport des personnes, de l'article 1784, parce qu'il « n'est que l'application au dépôt nécessaire, entre les mains du voiturier, de la chose transportée, du principe général d'après lequel le dépositaire d'un corps certain doit le rendre en bon état ou justifier de l'extinction de son obligation ».

Le 8 janvier 1894, la Cour régulatrice confirmait implicitement sa manière de voir en décidant, à propos d'ailleurs d'un fait tout autre

son des accidents de personnes, p. 161 ; Huet-Desaunay, Note dans *la Revue pratique des chemins de fer*, p. 57 ; Fernand Chesney, Note dans les *Pand. franç.*, 95.2.209 ; Dissertation non signée au *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1885, p. 231 ; Mesdach de ter Kiele, *Conclusions* sous Cass. belge, 5 octobre 1893, S. 94.4.5 ; Guillemain, *Des transports successifs*, p. 123 et 124 ; Fuzier-Herman, *Répertoire général*, *Vo Chemin de fer*, nos 4292 bis et suiv. ; Guillaumot, *Organisation des chemins de fer en France*, p. 246.

(1) Le 3 juin 1880, le tribunal de Clermont déboutait la dame Recullet par ce motif « qu'elle n'avait pas établi que la Compagnie du Nord ait, par son imprudence ou ses agissements blâmables, causé l'accident dont elle demandait réparation ». La Cour d'Amiens confirmait en appel ce jugement, par arrêt du 28 décembre 1881, et la Cour de cassation, le 10 décembre 1884, rejetait le pourvoi de la dame Recullet, D. 85.1.433, S. 85.1.129.

qu'un accident de transport, que les Compagnies de chemins de fer ont l'obligation de prendre toutes les mesures que comporte l'industrie des transports, mais que, pour qu'elles fussent responsables, il faudrait relever une faute à leur charge » (1).

Le 13 mars 1895 (2), elle adoptait implicitement encore la théorie délictuelle.

Le 1^{er} mai 1899, la Chambre des requêtes, s'en rapportant aux motifs d'un arrêt de la Cour de Grenoble du 16 mars 1897, qui faisait l'objet du pourvoi, déboutait une victime pour n'avoir pas suffisamment prouvé une faute à l'encontre de l'agent de la Compagnie incriminée (3).

Le 14 décembre 1903, enfin, la Cour suprême fixait définitivement sa jurisprudence. Pour la seconde fois, notre question se posait devant elle directement et dans toute son ampleur : l'avocat demandeur a cru devoir exposer sans détours les motifs qui le poussaient à revenir sur une question nettement tranchée déjà. En présence des critiques dont l'arrêt du 10 novembre 1884 a été l'objet de la part d'un grand nombre de jurisconsultes, et non des moindres, et de la résistance d'un certain nombre de Cours, il explique qu'il ne lui paraît pas téméraire de soumettre de nouveau à la Cour de cassation l'importante question de la charge de la preuve dans la matière du contrat de transport des personnes. Et il motive la nouvelle consultation qu'il sollicite par ce fait que les principes en matière de responsabilité envisagés aujourd'hui sous un jour tout différent de celui d'il y a vingt ans, rendent cette consultation d'autant plus opportune, plus nécessaire même... » (4) La chambre des Requêtes, refusant de déjuger la Chambre civile à l'opinion de laquelle elle s'était déjà ralliée, a rejeté ce pourvoi, en déclarant qu'un voyageur, porteur d'un billet de chemin de fer, qui est tombé du wagon qu'il occupait et s'est grièvement blessé, ne saurait, étant données les expressions mêmes dont s'est servi l'article 1784 du Code civil, prétendre qu'il n'a pas à fournir la preuve que l'accident était dû à une faute de la Compagnie (5).

(1) Cass., 8 janvier 1894, *Pand. franç.*, 95.1.53.

(2) Cass., 13 mars 1895, S. 95.1.285.

(3) Cass. req., 1^{er} mai 1899, D. 99.1.558 ; S. 99.1.524.

(4) Extrait du rapport de M. l'avocat général Feuilloley sous l'arrêt : Cass., 14 décembre 1903.

(5) Cass. req., 14 décembre 1903 (sur Amiens, 16 juillet 1902) ; *Gaz. Trib.*, 22 décembre 1903 ; *Gaz. Pal.*, 5 février 1904. Les motifs de cet arrêt ne sont donc plus les mêmes que ceux de l'arrêt de 1884. La chambre des Requêtes a écarté l'assimilation avec le dépôt d'hôtellerie et s'est bornée à interpréter l'article 1784 en en faisant une disposition exceptionnelle, de stricte interprétation par ses termes, ce qui est corroboré par son esprit. C'est donc à peine si elle entame la question. Il

Un nouvel arrêt si catégorique, eu égard surtout aux circonstances dans lesquelles il est intervenu, entraînera vraisemblablement les dernières résistances des Cours et tribunaux.

Cette jurisprudence constante de la Cour suprême a été suivie par plusieurs Cours d'appel :

A la Cour de Paris, les 1^{re}, 4^e et 5^e chambres s'y sont maintes fois ralliées (1), tandis que d'autres chambres faisaient découler la responsabilité du voiturier d'une notion contractuelle.

Nous ne résistons pas à la tentation de citer deux de ces arrêts de la Cour de Paris, remarquables par la netteté de leur développement juridique :

Le premier, du 4 avril 1894, émane de la 5^e chambre : « — Considérant que, toute action en réparation d'un dommage, imposant la preuve de la faute d'où le dommage est résulté, la demanderesse est tenue de prouver devant la Cour que les blessures dont elle se plaint ont été causées par la faute de la Compagnie ; — que néanmoins la dame Le Boucher se prétend dispensée de cette preuve, par le motif que la Compagnie serait de plein droit responsable envers elle de ses blessures, à moins que la Compagnie ne prouvât elle-même que l'accident dommageable aurait été causé par un cas fortuit ou la faute d'un tiers ; — que pour rejeter ainsi sur la Compagnie défenderesse le fardeau de la preuve, la dame Le Boucher invoque les dispositions des articles 1784 et 1147 du Code civil ; — mais considérant que ni l'un ni l'autre de ces articles ne peut dans la cause recevoir son application ;

« En ce qui concerne l'article 1784 : — Considérant qu'aux termes de cet article, le voiturier est responsable de la perte et avarie des choses qui lui sont confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou par force majeure ; — que les voyageurs de la Compagnie Générale des Voitures n'étant pas susceptibles de se perdre ou de s'avarier, l'extension de cet article au cas de la dame Le Boucher répugne au sens même des termes ; — que la garde, telle qu'elle est imposée au voiturier par l'article 1784, découle de l'idée

n'y a ici d'intéressant que la solution qu'elle adopte.

Cette solution aboutit à assimiler le voyageur, qui est cependant lié au voiturier par un contrat de transport, à toute autre personne qui, n'ayant pas fait de contrat, se plaindrait d'un préjudice délictuel.

(1) C. Paris, 16 décembre 1873, S. 74.2.216 ; 13 avril 1892, 4^e ch., S. 93.2.93, D. 93.2.125 ; 21 février 1894, 4^e ch., D. 94.2.214, S. 94.2.69 ; 4 avril 1894, 5^e ch., D. 94.2.288, S. 95.2.143 ; 27 juillet 1894, 4^e ch., D. 95.2.63, *Annales de droit commercial*, 95.47 ; 26 décembre 1894, *Pand. franç.*, 95.2.345, *Le Droit*, 20 janvier 1895 ; 30 janvier 1895, 1^{re} ch., D. 95.2.496, S. 96.2.225 ; 20 février 1895, 4^e ch., *Gaz. Pal.*, 95.1.425, *Gaz. Trib.*, 27 mars 1895 ; 10 mai 1895, *Pand. franç.*, 96.2.18, *Gaz. Pal.*, 95.1.783, *Le Droit*, 3 octobre 1895 ; 31 janvier 1895, S. 96.2.225 ; 18 janvier 1900, *Gaz. Pal.*, 23 janvier 1900, *Le Droit*, 5 février 1900 (à la suite du naufrage par abordage du paquebot *La Bourgogne*) ; 14 janvier 1903, 5^e ch., *Gaz. Trib.*, 6 mars 1903.

du dépôt dont les choses seules peuvent faire l'objet et non les personnes ;

« En ce qui concerne l'article 1147 : — Considérant qu'aux termes de cet article, le débiteur d'une obligation est condamnable au paiement de dommages-intérêts en cas d'inexécution de l'obligation, à moins qu'il ne justifie que cette inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ; — que pour se prévaloir de cet article, la dame Le Boucher devrait établir que l'obligation contractée envers elle par la Compagnie générale des voitures était de la transporter saine et sauve, exempte de risque, et garantie contre toutes les éventualités de la locomotion ; que cette sorte d'assurance n'a jamais été contractée par les Compagnies de voitures dont l'obligation consiste à transporter les voyageurs d'un point à un autre, dans un délai déterminé, avec toutes les garanties de prudence et de sécurité prescrites par les lois générales et les règlements spéciaux à l'industrie des loueurs, tant par rapport aux voitures qu'aux chevaux et à ceux qui les conduisent ; — que si, en cas d'accident, les Compagnies de voitures sont passibles d'un contrôle sévère au point de vue de l'observation de ces règles, il n'en résulte pas qu'on puisse créer arbitrairement contre elles, jusqu'à preuve contraire, une présomption légale de faute ;

« Qu'il suit de ce qui précède que la situation privilégiée, revendiquée par la dame Le Boucher..., ne résulte d'aucun texte de loi et que la plaignante, en conséquence, doit être déboutée de ses conclusions principales à l'effet d'être indemnisée par la Compagnie *de plano* et sans autre justification que celle du dommage... »

Le second arrêt que nous reproduisons porté la date du 26 décembre 1894 ; il a été rendu en appel d'un jugement contraire et des mieux motivés du tribunal de commerce de la Seine, que nous retrouverons plus loin :

« Considérant que le 13 octobre 1892, la dame Ganne étant assise dans l'intérieur d'une des voitures de la Compagnie des Omnibus allant de la place Wagram à la Bastille, fut atteinte dans la région des reins par le brancard d'un tombereau des glacières de Paris qui avait défoncé le panneau derrière lequel elle avait pris place ; que les premiers juges ont décidé qu'encore bien qu'aucune faute ne fût établie à la charge de la Compagnie des Omnibus ou de son cocher, la responsabilité de celle-ci n'en était pas moins légalement engagée parce qu'elle ne justifiait pas d'un cas fortuit ou d'un fait de force majeure qui l'aurait empêchée d'accomplir l'obligation qu'elle avait prise de transporter la dite dame saine et sauve au lieu convenu ;

« Mais considérant que la présomption de faute mise à la charge du voiturier par l'article 1784 du Code civil s'applique uniquement au transport des choses et marchandises ; que la règle édictée par cet article n'est que l'application au dépôt nécessaire entre les mains

du voiturier du principe posé par les articles 1302 et 1315 du même Code sur la preuve de la libération, principe d'après lequel le voiturier dépositaire d'un corps certain, doit le rendre en bon état ou justifier de l'extinction de son obligation par cas fortuit ou force majeure ;

« Qu'aucune disposition semblable ne régit le transport des personnes et que s'il y a à cet égard dans la loi une lacune pouvant donner lieu, dans certaines circonstances particulières, à des résultats contradictoires, il n'appartient pas au pouvoir judiciaire d'y suppléer ;

« Qu'on objecte que la disposition de l'article 1784, loin d'être exceptionnelle, ne serait que l'application à un cas particulier des règles générales du droit sur l'extinction des obligations, règles qui obligent le débiteur à prouver sa libération ou, s'il n'est pas libéré, à établir qu'il en a été empêché par cas fortuit ou force majeure ;

« Mais considérant que l'action introduite par la dame Ganne, quelle que soit la formule employée, a uniquement pour cause un délit ou un quasi-délit dont elle aurait été victime et pour objet la réparation du préjudice qu'elle aurait subi ; qu'il s'agit pour elle du paiement, non d'une dette contractuelle, mais d'une indemnité dont est tenu directement et personnellement à son égard l'auteur de ce délit ou quasi-délit, qu'il soit ou ne soit pas le voiturier avec lequel elle a contracté ; qu'en conséquence ce n'est pas aux règles relatives à l'inexécution des contrats qu'il faut recourir pour établir à qui doit incomber la responsabilité, mais exclusivement au principe général du droit, qui met à la charge du demandeur la preuve de tout fait sur lequel il entend fonder une action en indemnité ;

« Considérant d'ailleurs que ce serait étendre la portée du contrat intervenu entre le voiturier et le voyageur au delà des prévisions des parties, que de supposer au premier l'intention de prendre à sa charge les risques du voyage qui lui seraient étrangers et au second celle de les lui imposer ;

« Que c'est donc à tort que les premiers juges ont déclaré que la dame Ganne n'avait aucune preuve à faire pour établir la responsabilité de la Compagnie des Omnibus... »

Nous avons relevé des arrêts des Cours d'Aix, d'Amiens, de Bordeaux, de Douai, de Grenoble, de Lyon, de Poitiers, de Riom, de Rouen, de Toulouse (1), et une multitude de jugements de

(1) Aix, 6 mai 1872, *Bull. ann. des ch. de fer*, 1873, p. 79 ; 12 décembre 1887, S. 88.2.138 ; 23 juin 1894, *Pand. franç.*, 95.2.63 ; Amiens, 29 décembre 1881, S. 85.1.129, D. 82.2.163 ; 10 novembre 1896, S. 97.2.274, D. 97.2.309 ; 16 juillet 1902, *Gaz. Trib.*, 22 décembre 1903 ; Bordeaux, 16 décembre 1885, *Le Droit*, 3 et 4 mai 1886 ; Douai, 3 mars 1890, *Bull. ann.*, 1890, p. 97 ; 30 mai 1894, *Pand. franç.*, 95.2.247, *Le Droit*, 2 juillet 1894 ; 4 mai 1897, D. 98.2.312 ; 27 juin 1898, *Recueil Assur.*, 99 60 ; 7 juin 1899 (Smaghe c. Comp. du Nord), *inédit* ; Grenoble, 14 décembre 1880, D. 81.2.107 ; 16 mars 1897, D. 98.1.558 ; Lyon, 8 avril 1897, *Mon. jud. de Lyon*, 29 no-

première instance (1) portant application des mêmes principes.

Le tribunal de commerce de la Seine, champion longtemps irréductible de la théorie contractuelle, a fini par se ranger à l'opinion de la Cour régulatrice, suivi bientôt par le tribunal de commerce de Saint-Etienne (2).

C'est donc à tous les degrés de la hiérarchie judiciaire française et devant les diverses juridictions, le triomphe du système délictuel.

En Belgique, avant une loi de 1891 que nous étudierons, la question se posait à peu près dans les mêmes termes qu'en France, avec cette différence toutefois que, d'après le Code pénal belge, toute blessure causée même involontairement à la personne humaine est un délit pénal lorsqu'elle provient d'une faute quelconque.

Malgré cette disposition, toute à l'avantage du système délictuel, la discussion fut plus vive encore en Belgique que chez nous, et le système contractuel y rencontra en jurisprudence infiniment plus de sympathies : on ne relève à la Cour de Bruxelles que deux arrêts, tous deux du 23 janvier 1884 (3), se référant aux articles 1382 et suivants,

vembre 1897 ; Poitiers, 6 février 1888, S.88.2.138 ; Rouen, 3 décembre 1898 (Ch. de fer Ouest c. veuve Guéret), D.99.2.316, S.99.2.197 ; 3 décembre 1898 (autre arrêt : Ch. de fer Ouest c. Huvey), S.1900.2.57 (avec note de M. Esmein) ; 22 janvier 1902, *La Loi*, 17 mars 1902 ; Riom, 14 février 1894, S.95.2.45 ; 27 janvier 1896, S.1900.2.60, D.99.2.316, en note ; Toulouse, 5 décembre 1893, rapp. en partie dans de la Gorce, *op. cit.*, p.162, note 2.

(1) Trib. civ. d'Annecy, 3 mai 1893, *Gaz. Trib.*, 5 août 1893, *La Loi*, 30 octobre 1893 ; Trib. civ. Beauvais, 8 février 1896 (motifs), S.97.2.274 ; Trib. civ. Béthune, 4 mai 1899, *Gaz. Pal.*, 99.2.348 ; Trib. civ. Bordeaux, 16 décembre 1884, *Le Droit*, 4 mai 1885 ; 11 décembre 1885, *Bull. ann.*, 1888, p. 50 ; 5 mai 1902, *Rec. Bordeaux*, 1902.3.81 ; Trib. civ. Dunkerque, 1^{er} décembre 1898 (Smaghe c. Cie du Nord), *inédit* ; — Trib. civ. Lille, 26 juin 1885, *Bull. ann.*, 1885, p. 206 ; 22 octobre 1891, *Bull. ann.*, 1891, p. 194 ; Trib. civ. Lyon, 20 mai 1893, *Le Droit*, 19 août 1893 ; 18 juillet 1898, *Mon. jud. de Lyon*, 11 janvier 1899, *Gaz. Trib.*, 27 décembre 1898 ; Trib. civ. Marseille, 22 avril 1887, *Jurisp. de Marseille*, 87.1.170 ; 10 juillet 1893, *Jurisp. de Marseille*, 93.1.258 ; Trib. civ. Niort, 11 juillet 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.503, *Gaz. Trib.*, 1^{er} novembre 1893 ; Trib. civ. La Roche-sur-Yon, 12 juillet 1887, *Bull. ann.*, 1888, p. 51 ; Trib. civ. Seine, 7 janvier 1893, *Pand. franç.*, 1895.2.57, *Gaz. Pal.*, 93.1.223 ; 18 mars 1893, *Le Droit*, 24 mai 1893 ; 24 mars 1893 (deux jugements), *Le Droit*, 8 juillet 1893, *Gaz. Pal.*, 93.1.609 ; 5 mai 1896, *Le Droit*, 25 juillet 1896 ; 14 mars 1899, *La Loi*, 20 mai 1899 ; 28 juin 1899, *Gaz. Pal.*, 99.2.203 ; Trib. corr. Cambrai, 30 octobre 1901, *Gaz. Pal.*, 13 novembre 1901.

(2) Trib. com. Seine : 29 mai 1895, *Pand. franç.*, 96.2.16, *Gaz. Pal.*, 95.2.27, *Le Droit*, 27 juin 1895 ; 11 mars 1897, *Mon. jud. Lyon*, 10 mai 1897 ; 6 mars 1901, *Rec. Gaz. Trib.*, 1901, 2^e sem., 9 ; Trib. com. St-Etienne : 10 mai 1899, *Gaz. Pal.*, 99.2.139. — Malgré deux jugements contraires que nous avons relevés, l'un du tribunal de commerce de Grenoble, 9 avril 1880, D. 81.2.107 ; l'autre du tribunal de commerce de Marseille, 22 avril 1887, *Journ. de Marseille*, 87.1.170, *Pand. franç.*, 88.2.36, on peut dire que la juridiction consulaire avait jusqu'en 1895 soutenu presque unanimement l'opinion contractuelle.

(3) C. Bruxelles, 23 janvier 1884, *Pasic. belge*, 84.2.213.

alors que de nombreuses sentences (contre aucune desquelles l'Etat belge condamné en sa qualité de Compagnie de chemins de fer ne s'est pourvu en cassation) réglaient les conséquences des accidents de voyageurs conformément aux dispositions des articles 1147 et 1149 du Code civil. Il est curieux de remarquer cependant qu'après avoir rendu plusieurs arrêts inspirés exclusivement de la doctrine contractuelle, la Cour de cassation belge consacra *in extremis* le système délictuel, en une décision (1) intervenue deux ans après la consécration législative de la responsabilité contractuelle des voituriers, mais se rapportant à des faits antérieurs à cette loi et régis, en vertu de la non-rétroactivité, par les principes et les textes antérieurs.

Cette décision inattendue et fortement motivée est due en grande partie à l'influence des énergiques conclusions de M. le procureur général Mesdach de ter Kiele, qui, outre les arguments de la jurisprudence française, a vivement mis en lumière un motif nouveau, tiré précisément de la disposition du Code pénal de Belgique à laquelle nous faisons allusion : « Imputer à autrui une lésion corporelle et lui en demander réparation, dit-il, c'est, à n'en pas douter, lui reprocher un fait délictueux prévu et puni par la loi pénale. D'où cette conséquence que l'action intentée de ce chef ne prend pas sa source dans l'inexécution du contrat ; elle appartient à quiconque, en dehors de toute convention, eût été lésé dans les mêmes conditions... Ce dont se plaint le voyageur, ce n'est pas d'avoir été transporté, mais d'une lésion corporelle. La question de responsabilité est intimement liée à celle de délit pénal et, par le fait même qu'il y a lésion de la personne, il y a délit pénal. Le voyageur blessé doit donc être traité comme un passant, un ami attendant une arrivée de train, un étranger quelconque attiré à portée du voiturier par curiosité ou par dévouement, et frappé d'un accident. » « L'action de la victime, — et c'est la conclusion de l'arrêt, — bien que s'appuyant en apparence uniquement sur l'inexécution du contrat de transport, se confond en réalité avec l'action fondée sur les articles 1382 et 1384 du Code civil. »

Au Luxembourg, où les principes et les textes juridiques en vigueur sont la copie des nôtres, la Cour supérieure de justice qui, le 2 août 1877 (2), consacrait le système contractuel, vient de se rallier, elle aussi, par décision du 27 juillet 1901 (3) à la théorie délictuelle.

De ce que, d'après la jurisprudence, le fait générateur de l'obligation qui incombe à un voiturier d'indemniser les voyageurs victimes d'accident n'est pas le contrat de transport, mais le quasi-délit qu'il a

(1) Cass. belge, 5 octobre 1893, S. 94.4.5.

(2) C. sup. de just. de Luxembourg, 2 août 1877, D. 85.1.434, en note.

(3) C. sup. de just. de Luxembourg, 27 juillet 1901, *Pasic. Luxembourg.*, 1901, p. 527 (*Rec. Som. jur.*, 1902, p. 275).

commis, il résulte que ces voyageurs, lorsqu'ils réclament une réparation pécuniaire, se présentant comme créanciers à raison d'un fait délictueux, doivent établir les éléments constitutifs de l'obligation délictuelle dont ils se prévalent, savoir : qu'une faute est imputable au voiturier, et que cette faute a été la cause déterminante de l'accident préjudiciable dont ils ont souffert. S'ils ne fournissent pas complètement cette double preuve, souvent délicate, impossible chaque fois qu'un doute subsiste sur la cause de l'événement, ils succomberont fatalement, alors même qu'ils n'auraient pas commis la plus légère imprudence, et leur adversaire, n'ayant pas de preuve à administrer, triomphera par la seule force d'inertie.

Ce fardeau pesait lourdement sur le voyageur : sans nous attarder à cette place à rechercher si on n'a pas exagéré les difficultés de cette preuve, nous pouvons tenir pour incontestable que la situation de la victime était de ce fait fort peu enviable, puisqu'outre les ennuis de la preuve à fournir, elle voyait s'accumuler sur ses épaules les conséquences de sa propre faute, des cas fortuits et de force majeure, des accidents dont la cause reste inconnue ou même simplement douteuse. Si elle n'arrivait pas à établir clairement une faute précise du voiturier et le lien entre cette faute et l'accident, elle supportait définitivement toutes les conséquences du sinistre.

L'application stricte et rigoureuse de ces principes généraux aurait eu pour résultat de mettre bien souvent le voyageur dans l'impossibilité d'obtenir justice.

Mais peu à peu se transformaient complètement les conditions de la vie sociale et économique : les progrès du machinisme avaient eu leur répercussion sur les transports ; les déplacements s'étaient accrus parallèlement à l'extension du commerce ; les modes nouveaux de locomotion donnaient aux moindres à-coups une gravité nouvelle tant par suite de la rapidité de l'allure que par le chiffre toujours considérable des victimes, et un retentissement énorme par la publicité dont on entourait les accidents.

Les lacunes, l'injustice même de la solution courante devenaient flagrantes : les accidents avaient de plus en plus une origine obscure, et des causes incertaines qui ne permettaient plus aux responsabilités de se dégager facilement ; bien plus, les voyageurs arrivaient d'autant moins à démêler ces sources occultes que, « grâce à la centralisation industrielle et commerciale, ils avaient généralement affaire à des sociétés puissantes dont ils ignoraient les statuts, les obligations, et les charges ». Toutes ces circonstances avaient, comme on l'a dit, « imprimé à la preuve une allure plus scientifique, essentiellement défavorable au demandeur en indemnité ».

Il fallait donner satisfaction à l'opinion publique, ne pas abandonner sans ressources une victime malheureuse, aux prises avec les dif-

ficultés croissantes de la vie, et mettre en garde les voituriers, en particulier les grandes Compagnies, contre leurs moindres imprudences ou négligences, puisqu'elles pouvaient avoir de si néfastes conséquences.

Les tribunaux, tout en continuant à appliquer les règles qui viennent d'être précisées, et en retenant la notion de la faute délictuelle, ne pouvaient cependant pas échapper complètement à ces tendances humanitaires : ils en arrivèrent donc fatalement à interpréter les textes et les principes de façon de plus en plus avantageuse pour le voyageur.

La jurisprudence fut amenée, pour satisfaire à cette nécessité impérieuse, à transformer quelque peu la conception doctrinale de la faute délictuelle, au cas très fréquent où la faute du voiturier apparaît sous la forme d'un fait d'omission.

Il semble bien qu'en droit strict, les articles 1382 et 1383 du Code civil ne permettent de déclarer le voiturier responsable que des accidents dus à son acte ou à son abstention coupable.

L'article 1382 en effet, sanctionne la *culpa in committendo*, la faute consistant en un fait positif constituant une atteinte directe portée à la sécurité des voyageurs.

L'article 1383 précise la portée de l'article 1382 en assimilant à la faute active la *culpa in omittendo*, la négligence, la simple omission (1).

Mais on s'entend généralement à ne considérer l'omission ou la négligence comme un quasi-délit, que lorsque celui à qui on impute l'inaction était légalement tenu d'agir (2). « Il faut donc supposer que la loi impose le devoir d'empêcher un fait dommageable pour que le fait d'omission devienne une faute qui oblige de réparer le dommage. »

Dès lors, quand il s'agit d'une omission ou d'un défaut de précautions imputables au voiturier, deux questions surgissent :

1^o Puisqu'il s'agit d'une omission imputable à faute, il faut que la précaution omise ait constitué un devoir ou une obligation professionnelle pour le voiturier. Quelles sont alors les précautions qui vont lui être imposées ?

2^o Comment établir le rapport de causalité entre l'omission consta-

(1) Duranton, *Cours de droit français*, t. XIII, n. 712. — On a parfois donné du domaine respectif de ces deux articles une autre explication : le premier viserait exclusivement les délits et le second les quasi-délits. Bugnet, sur Pothier, *Traité des Obligations* (2^e éd. Paris, 1861-1862), t. I, p. 57, note 2.

(2) Demolombe, *op. cit.*, t. XXXI, n^o 474, p. 409 et n^o 479, p. 414 ; Aubry et Rau, *op. cit.*, 3^e éd., t. III, n^o 444, p. 540 et n^o 446, p. 547 ; Larombière, *Théorie et pratique des obligations*, t. V, art. 1382, n^{os} 5 et suiv. ; Saintelette, *op. cit.*, ch. IV, n^o 9. « La loi commande l'abstention, elle défend d'en sortir par un méfait, elle n'enjoint pas le dévouement ».

tée et l'accident survenu ? Rien de plus simple en présence d'un fait positif : un ordre donné, une manœuvre imposée, ici le rapport de causalité est évident. Mais une précaution omise, en quoi eût-elle forcément empêché l'accident de se produire ?

C'est, d'une part, en imposant au voiturier des exigences de jour en jour plus sévères, de façon à admettre de plus en plus facilement l'existence d'une faute à sa charge ; d'autre part, en appliquant largement les règles générales qui régissent la preuve des simples faits, qu'à ces deux points de vue, la jurisprudence est arrivée insensiblement à adoucir le sort de la victime.

1. — Les données d'appréciation de la faute sont modifiées.

Dans la rigueur des principes, le voiturier ne pouvait être déclaré responsable que des accidents provenant de l'infraction à un ordre de la loi ou de l'observation de quelque une des prescriptions réglementaires qui lui sont imposées par l'autorité administrative dans l'intérêt de la sécurité publique (1).

Si donc la victime ne peut établir une violation formelle de l'un quelconque de ces devoirs légaux, elle sera déboutée, eût-elle relevé à la charge de la Compagnie un manque de précautions caractérisé.

Le système délictuel, dans son expression complète et rigoureuse, est, on le voit, non seulement pénible pour le voyageur ; il est de plus insuffisant à le protéger contre le défaut de prévoyance d'un voiturier qui négligera de prendre ces mille précautions que ne peuvent prévoir ni réglementer les lois et même les actes de l'autorité administrative.

Mais, hâtons-nous de dire que rares ont été les tribunaux qui ont appliqué ces principes dans toute leur dureté (2).

Un moyen s'offrait à eux de tourner la difficulté. C'était de rendre plus stricte l'obligation de donner ses soins au transport et de prendre des mesures de précaution professionnelles (3). C'est ce qu'ont fait les tribunaux : donnant à l'expression de cette obligation une formule de plus en plus rigoureuse, ils sont allés jusqu'à dire : « Le voiturier assume l'obligation de transporter les voyageurs avec toutes les précautions que comporte la vie humaine, et ne satisfait à ses engagements que lorsqu'il a essayé de conjurer le risque en prenant toutes les me-

(1) Laurent, *Principes de droit civil*, t. XX, nos 388 et 450.

(2) Il y en eût cependant qui s'en tinrent à la stricte application des articles 1382 et 1383 ; témoins : le jugement du tribunal de Clermont du 3 juin 1881 et l'arrêt de la Cour d'Amiens du 29 décembre 1881 (D. 82.2.163) cassés par l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884 ; deux arrêts de la Cour de Douai : l'un du 23 janvier 1883 (*Jurisprudence de la Cour de Douai*, 1883, p. 9) et l'autre du 31 mars 1890 (même recueil, 1890, p. 99).

(3) En fait, il est certain que le rapport de voiturier à voyageur suffit pour que la situation ne soit plus entière ; et l'absence d'une mesure de précaution ne peut en rien être assimilée à l'inaction de celui qui, témoin d'un assassinat, passe son chemin sans prêter main forte à la victime.

sures que la prudence suggère et que la science actuelle comporte. » Et, obligeant ainsi le voiturier aux précautions les plus méticuleuses, et à l'emploi des moyens de sécurité les plus perfectionnés, la jurisprudence en est arrivée à rendre le voiturier responsable de ses fautes d'omission les plus légères. Et cela sans heurter de front l'interprétation reçue de l'article 1383, puisqu'elle avait fait naître à la charge du transporteur un devoir de prendre, pour éviter l'accident et après avoir observé toutes les prescriptions réglementaires, les « dispositions particulières et exceptionnelles que commanderont les circonstances » et les phases diverses du transport, les « mesures de précaution les plus minutieuses » ou même les plus inusitées.

En somme, la jurisprudence interprétera de plus en plus favorablement pour le voyageur les principes de la faute délictuelle : elle ne lui demandera plus d'avancer la preuve d'un acte attentatoire à sa sécurité, l'article 1383 assimilant à la faute *in committendo* l'imprudence ou la négligence ; elle ne lui demandera même plus la preuve d'un acte contraire aux prescriptions légales ou réglementaires en vigueur, mais elle entendra la négligence du transporteur dans le sens le plus large, et ira jusqu'à déclarer le voiturier responsable toutes les fois que l'accident aurait pu être évité par des mesures de prudence, non pas exigées, mais simplement praticables et possibles, par des moyens préventifs, non pas seulement usuels, mais même extraordinaires et exceptionnels.

Les termes de l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884, précité, ne laissent aucun doute sur cette interprétation ; le jugement du tribunal de commerce de Grenoble, du 9 avril 1880, est plus explicite encore : « Attendu que les Compagnies de chemins de fer ont l'impérieux devoir d'assurer par les soins les plus vigilants la sécurité des voyageurs ; que les précautions à prendre dans ce but, ne sauraient être limitées à celles prévues par un règlement administratif quelconque ; qu'elles naissent des circonstances et doivent être en rapport avec les dangers à éviter... » Citons encore, comme particulièrement probants : l'arrêt de la Cour de Bruxelles, du 23 janvier 1884 : « La faute la plus légère suffit pour engager la responsabilité de celui auquel elle est imputable », les arrêts de la Cour de Paris du 27 juillet 1894 (4^e ch.) et du 31 janvier 1895 (1^{re} ch.), l'arrêt de la Cour de Toulouse du 5 décembre 1893.

Quelques auteurs : MM. Féraud-Giraud (1), Jacqmin (2), Lanckmann (3), ont suivi les tribunaux dans cette extension de la responsa-

(1) Féraud-Giraud, *Code des transports*, . II, n° 860 ; t. III, n° 420, p. 316.

(2) Jacqmin, *Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer*.

(3) Lanckmann, *Traité des transports par chemin de fer en Belgique*, n° 454, p. 302 et nos 456 à 458, p. 303 à 308. — « Il suffit que les tribunaux trouvent une ombre

bilité délictuelle et sont allés jusqu'à admettre que, toutes les fois qu'un voyageur, blessé dans un accident, pourra apporter la preuve que le voiturier n'avait pas pris les précautions les plus minutieuses pour l'éviter, il s'appuiera, par application de l'article 1383 du Code civil, sur un défaut de sauvegarde suffisant pour motiver sa responsabilité.

Et l'on voit couramment les juges retenir à la charge des voituriers des fautes contre lesquelles les tribunaux de répression n'ont pas voulu sévir, grâce à l'application très large qu'ils font du principe d'après lequel les juridictions civiles liées par les décisions des juridictions criminelles quant à l'existence des faits, conservent en général la libre appréciation des délits ou quasi-délits civils ressortissant de chaque espèce (1).

De par ce progrès, la victime ne devait plus prouver un fait brutal de violation de droit ; les hypothèses dans lesquelles elle obtiendrait réparation se trouvaient multipliées d'autant. Mais elle devait toujours fournir la preuve d'une faute spéciale du voiturier, d'un fait précis constitutif de faute à sa charge et générateur du sinistre, ce qui ne lui était pas toujours facile. Sur ce point encore, sa situation sera améliorée.

2. — La jurisprudence corrige l'application rigoureuse des articles 1382 et 1383 par des présomptions de faute qu'elle admet contre le voiturier.

Les accidents de transport peuvent être dus à des causes multiples et complexes qui échappent le plus souvent au public, ignorant des détails du service ; exiger du voyageur victime d'un accident ou de ses représentants, la preuve directe du fait, volontaire ou non, qui a occasionné le préjudice dont ils demandent réparation, et le rapport de cause à effet entre ce fait et le dommage, serait bien souvent anéantir par des exigences excessives de forme, le principe même d'indemnité.

A fortiori quand il s'agit d'une faute toute négative : pour pouvoir attribuer l'accident à la faute du voiturier, il faudrait strictement établir que la précaution omise eût empêché l'accident de se produire, et que son omission est, par suite, la cause véritable de l'accident survenu.

La jurisprudence est venue au secours des victimes et, se basant sur ce qu'il s'agit en réalité de la preuve d'un quasi-délit, elle leur a

de faute soit de négligence, soit d'imprévoyance pour appliquer, dans toute leur rigueur, les dispositions du droit commun en matière de responsabilité. »

(1) Bourges, 15 avril 1891, sous Cass., 28 juin 1892, S. 94.1.330 ; Cass., 13 juillet 1874, S. 76.1.469 ; Trib. Besançon, 6 mars 1889, *Bull. ann.*, 1889, p. 209 ; Trib. Marseille, 12 juin 1902, *Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1902, p. 323.

permis de la fournir par tous les moyens possibles et même à l'aide de simples présomptions.

Et dès lors, les tribunaux en arriveront à se contenter d'une preuve beaucoup moins précise : il suffira au voyageur « de démontrer qu'à raison même de sa nature et des conditions où il s'est produit, le fait qui a occasionné le dommage devait nécessairement avoir pour cause un acte ou une omission répréhensible du transporteur ».

Cette formule générale a été donnée par un arrêt de la Cour de Riom (1) qui a appliqué son « intéressante et féconde théorie » au cas d'un voyageur tombé pendant la marche d'un train : « Considérant, dit-elle, que, d'après la déposition du témoin unique de l'événement, la portière s'est brusquement ouverte sans l'intervention de la victime qui avait les deux bras appuyés sur l'encadrement du vasistas ; que dès lors la présomption qui s'impose à l'esprit du juge est que cette portière n'avait jamais été hermétiquement fermée par les employés qui en avaient la charge ; que vainement l'appelante s'est efforcée de prouver le contraire ; que les témoignages par elle invoqués émanent de ses agents et que, même sans suspecter leur bonne foi dans un débat où leur intérêt peut être en jeu, une distraction est toujours admissible ; que, si, en thèse ordinaire, la vérification des loqueteaux au départ du train est une opération facile, cette vérification est susceptible d'être mise en défaut quand, par exemple, un loqueteau est engagé déjà mais insuffisamment dans le crochet ; que cette hypothèse, fort vraisemblable, d'une fermeture imparfaite, suffirait aussi à expliquer pourquoi la portière ne s'est ouverte qu'après un parcours de plusieurs kilomètres ; que, dès lors, la présomption ci-dessus indiquée subsiste dans toute sa force ; considérant que, pour l'écartier, la Compagnie devrait établir que l'accident est dû à la faute de la victime, mais qu'à cet égard ses efforts sont aussi restés infructueux... »

La Cour de Paris, dans une espèce analogue, s'est ralliée le 19 janvier 1902 (2), à la doctrine ingénieuse de la Cour de Riom, déclarant, elle aussi, qu'« au cas où un voyageur, en cours de trajet, est tombé sur la voie, la portière contre laquelle il était appuyé ayant cédé sous son poids, l'ouverture de la portière constitue à la charge de la Compagnie une présomption de faute qui engage sa responsabilité, si elle n'est pas contredite par des présomptions plus fortes ; tel est le cas, lorsque les circonstances de la cause rendent invraisemblable l'hypothèse d'après laquelle l'ouverture de la portière aurait été le fait du voyageur lui-même, et concourent au contraire à établir que les por-

(1) Riom, 27 janvier 1896, S. 1900.2.60 ; D. 99.2.316, en note.

(2) Paris, 19 janvier 1902, S. 1902.2.77. — V. à propos d'accidents dus au défaut de fermeture des portières de wagons de chemins de fer : Trib. civ. Béthune, 4 mai 1899, *Gaz. Pal.*, 9 septembre 1899. — Voir encore, pour le cas d'ouverture d'une portière en cours de route sans que la cause soit expliquée : Douai, 23 janvier 1900, *Journ. arrêts Cour Douai*, 1900, p. 65.

tières, au départ, étant simplement poussées et non fermées, le défaut de fermeture a, quels que soient d'ailleurs leurs dires, échappé à l'attention des agents ».

C'est la même pensée qui guida la Cour de Rouen, dans deux arrêts rendus le 3 décembre 1898 (1), où elle applique un raisonnement identique à l'accident survenu par déraillement ; et ce raisonnement emprunte ici une force plus grande encore de ce fait qu'aucune faute, dans ce genre d'accident, ne peut être imaginée à la charge de la victime.

« Attendu, dit l'un de ces arrêts (2), qu'un déraillement, comme une collision entre deux trains, constitue un fait anormal, qu'on ne saurait ranger dans la catégorie des accidents ordinaires, inévitables, nés de complications qui varient à l'infini ; — qu'il ne peut provenir que de causes très limitées, imputables d'une manière presque absolue à la Compagnie ou à ses agents (mauvais état de la voie, vitesse excessive aux endroits dangereux, insuffisance ou avarie du matériel) ; — attendu que, sans doute, il n'est pas impossible qu'un déraillement soit le résultat d'un événement de force majeure (3) (malveillance, tempête,

(1) Rouen, 3 décembre 1898, Ch. de fer Ouest contre veuve Guéret, D.99.2.316, S. 99.2.197 ; Ch. de fer Ouest contre Huvey, S.1900.2.57.

Pour repousser l'application de la responsabilité contractuelle, la Cour de Rouen a des développements beaucoup moins heureux : Le contrat, dit-elle, qui intervient entre le voyageur et la Compagnie pour être transporté d'un lieu à un autre, doit être assimilé au contrat qui intervient entre le patron et l'ouvrier qui loue ses services. Or, rien n'est plus contestable que cette assimilation et bien des auteurs qui ont toujours refusé de voir dans le contrat de travail un « contrat de sûreté », sont d'un avis tout opposé quand il s'agit du contrat de transport (V. la note de M. Esmein, sous Cass., 16 juin 1896, S. 97.1.17 ; Huc, *op. cit.*, t. VIII, p. 560 et suiv.) ; Willems et Chavegrin, *loc. cit.*

A supposer même que ces prémisses soient exactes, nous ne pourrions admettre la déduction qu'elle en tire : « En ce qui concerne la responsabilité du patron, continue-t-elle, on a vainement essayé de la rattacher au texte spécial de l'article 1710 du Code civil, aux principes généraux en matière d'obligation (art. 1147, 1315 et 1302), à des considérations d'usage, d'équité, d'utilité, d'intention présumée tirée des articles 1135, 1160, 1156 du Code civil ; il a fallu reconnaître que l'ouvrier n'était pas protégé, en cas d'accident, par l'action même du contrat, qu'il n'avait à sa disposition que le principe primordial déposé dans les articles 1302 et suivants du Code civil, que la question est aujourd'hui absolument résolue puisqu'une loi nouvelle a été nécessaire pour échapper à la règle inflexible de l'article 1382 et suivants en ce qui concerne la preuve de la responsabilité en matière d'accidents survenus aux personnes. » Mais cette loi est peut-être intervenue parce que la jurisprudence interprétait mal la législation antérieure, et dès lors, l'argument perd toute sa valeur.

(2) Rouen, 3 décembre 1898, C^{ie} Ouest contre veuve Guéret, précité.

(3) Quoique les déraillements arrivent, d'ordinaire, par suite de la négligence d'un agent, ou de son inexpérience, ou d'un défaut de surveillance, ils ont souvent pour cause aussi un cas fortuit : ébranlement imprévu de la voie, chute d'un arbre, d'un poteau télégraphique, occasionnée par une tempête, pierre placée sur les rails, sans que la vigilance des employés ait pu y remédier, tempête de neige dont l'intensité et les conséquences n'ont pu être prévues. Nous en avons trouvé récemment en ju-

inondation subite); — que ces faits exceptionnels ne passeraient pas inaperçus, que la malveillance laissera des traces, appellera l'attention de la justice, que souvent aussi plus de précaution, de prévoyance ou de surveillance aura pu conjurer le désastre; — qu'il est donc de bon sens et de raison qu'un déraillement implique *à priori* une faute et la responsabilité de la Compagnie ou de ses agents; — que la présomption qui résulte de la nature même de l'accident s'élève presque invincible; qu'on peut dire qu'en invoquant le fait même incontesté du déraillement, la famille de la victime a fait toute la preuve qui lui incombait et qu'elle pouvait faire. »

« On ne saurait argumenter avec plus de raison et de bon sens, dit M. Esmein (1), et les conséquences pratiques de cette théorie sont à peu près les mêmes que celles qui découlent de la responsabilité contractuelle » (2).

La victime en effet n'a plus à établir qu'un fait généralement public

risprudence un exemple intéressant : un arrêt de la Cour de Paris, du 28 mars 1901, statue sur un déraillement causé par un animal qui a brisé la clôture placée le long de la voie et s'est précipité sur les rails; il constate que, les clôtures placées par les Compagnies étant seulement délimitatives de l'enceinte des terrains concédés, aucune faute ne leur est en ce cas imputable (D.1903.2.506).

La présomption de faute édictée contre la Compagnie serait plus justifiée encore au cas de collision entre deux trains, ces genres d'accidents résultant plus fréquemment et presque forcément ou d'un défaut d'organisation convenable de la part des employés supérieurs ou du défaut d'attention ou de soins suffisants de la part des employés subalternes. « Une collision, dit M. Féraud-Giraud, ne peut être le résultat d'une force majeure; c'est nécessairement le résultat de la faute, de la négligence ou de l'imprudence de quelqu'un appelé à prendre part au mouvement des lignes. » *Code des transports*, t. III, n° 401; Bédarride, *Des chemins de fer*, t. II, nos 441 et 442.

(1) Esmein, note sous Rouen, 3 décembre 1898, Cie Ouest contre Huvey, S. 1900. 2.57.

(2) C'est ainsi que, toujours au cas de déraillement, un jugement du tribunal civil de la Seine, en date du 14 mai 1902 (*Gaz. Trib.*, 6 août 1902), après avoir admis la responsabilité contractuelle, fait subsidiairement appel aux articles 1382 et 1384 du Code civil pour déclarer qu'à défaut de toute convention, la règle de la preuve ne serait pas changée et serait encore au désavantage du voiturier : « Attendu qu'un déraillement rentre dans la catégorie des accidents qui ne se peuvent expliquer que par une faute de la Compagnie de chemin de fer sur la ligne de laquelle il se produit; qu'un tel accident doit être nécessairement attribué soit à une mauvaise construction ou à un mauvais entretien de la voie, soit à un état défectueux du matériel, soit encore à une vitesse exagérée ou à un manque de précaution ou à une imprudence d'un ou de plusieurs agents de la Compagnie; — attendu spécialement que les circonstances de fait de l'accident du 15 novembre 1900 établissent à la charge de la Compagnie défenderesse une présomption caractérisée de faute, qui ne pourrait disparaître que devant la preuve contraire et qu'il incomberait à la défenderesse, pour dégager sa responsabilité, de prouver que, contrairement à toutes les présomptions graves, précises et concordantes qui établissent la faute, le déraillement du 15 novembre 1900 a été le résultat d'un cas fortuit ou qu'il a été occasionné par une force majeure... »

et indiscutable : l'accident. Sa situation s'est sensiblement améliorée, puisqu'en somme, la partie délicate de la preuve retombe sur le voiturier.

On pourrait concevoir que ce mouvement se continue : d'une part, les présomptions de ce genre se multiplieraient en jurisprudence (1) et, aisément admises, elles corrigeraient de plus en plus l'application rigoureuse des articles 1382 et 1383 ; il se créerait ainsi une nomenclature de « faits fautifs » en eux-mêmes, de telle sorte qu'il suffise à la victime d'en découvrir un pour avoir fourni toute sa preuve.

D'autre part, les tribunaux relèveraient avec un soin toujours plus minutieux les fautes diverses du voiturier ; se montrant de plus en plus sévères dans leur façon d'apprécier les précautions professionnelles qu'il doit prendre, ils seraient d'autant plus rigoureux dans l'appréciation de la faute du voiturier. Partant de ce principe qu'il doit user de toutes les précautions, de toutes les mesures nécessaires et possibles, pour préserver les voyageurs des accidents qui seraient la conséquence du transport, les tribunaux constitueraient peu à peu dans notre matière, comme ils l'avaient fait pour les accidents du travail, et en dehors des prescriptions réglementaires, une liste de fautes professionnelles ; lorsque l'une d'elles serait relevée à la charge du voiturier, lorsqu'une irrégularité quelconque serait constatée dans le service, le voiturier serait rendu responsable du dommage, sans que la victime ait à prouver le rapport de cause à effet entre la faute et l'accident : et cela, qu'il s'agisse d'une mauvaise installation du matériel, de l'emploi d'un personnel inexpérimenté ou surmené, de l'exécu-

(1) Citons encore un jugement du tribunal civil de la Seine, du 23 mai 1900, qui fait une application explicite de cette théorie à une demande en indemnité motivée par le naufrage du paquebot *Ville de Saint-Nazaire*, de la Compagnie Générale Transatlantique. « Il incombe à la veuve de la victime d'un naufrage, demanderesse en dommages-intérêts, de faire la preuve de la faute qu'elle articule et qui sert de base à son action en responsabilité : mais elle a le droit, pour l'établir, de recourir à tous les modes que la loi autorise, notamment à la preuve testimoniale et aux présomptions, pourvu que celles-ci soient graves, précises et concordantes ; le tribunal a, de même, le droit de consulter tous les documents qui lui sont soumis et spécialement les enquêtes et l'instruction qui ont été faites au sujet de ce naufrage par les diverses autorités maritimes. Lorsqu'il est constaté que le navire, vieux et en mauvais état, n'a pas subi les réparations nécessaires avant le voyage au cours duquel il s'est perdu ; que les derniers certificats de visite n'ont pas porté sur l'état de la coque ; que malgré des réparations effectuées, la machinerie se trouvait dans un état très défectueux, que, d'une part, l'enquête de la commission des naufrages, et, d'autre part, la déposition de nombreux témoins entendus dans l'instruction faite par les autorités et les tribunaux maritimes viennent corroborer ces faits et attester l'état déplorable de la coque et des machines, il y a là un ensemble de présomptions graves, précises et concordantes, ne laissant subsister aucun doute sur la cause du sinistre et permettant au tribunal d'affirmer sans hésitation que le naufrage est dû à une faute lourde de l'armateur, et cette faute engage au plus haut point sa responsabilité. » *Gaz. Trib.*, 29 juin 1900.

tion du transport dans des conditions dangereuses, soit par suite de l'insuffisance des moyens de protection mis à la disposition des voyageurs, soit par suite de la négligence du transporteur à employer les précautions d'usage. Au lieu d'exiger la preuve que l'accident fut le résultat, la conséquence directe d'une faute du voiturier, la jurisprudence, pour accorder une indemnité, tendrait à se contenter de la preuve d'une faute professionnelle quelconque sans examiner si, en dehors d'elle, l'accident se serait produit quand même.

Et n'est-ce pas agir de la sorte que de décider comme elle le fait couramment, que le capitaine de navire qui a omis l'une quelconque des prescriptions du règlement général de 1862, révisé pour la dernière fois en 1897 et ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, est présumé jusqu'à preuve contraire en faute et responsable des dommages consécutifs à l'abordage (1) ?

Tel serait le terme d'une évolution qui, en notre matière, se dessine analogue à celle qui, pour les accidents industriels, a précédé la loi de 1898, et dans laquelle les tribunaux, après avoir créé les « cas fautifs » sur lesquels ils basaient la responsabilité du patron, en étaient arrivés à décider que le patron devait prendre des précautions ordinaires et exceptionnelles pour garantir la vie de ses ouvriers, et était en faute par cela seul que l'accident eût pu être évité, quelque coûteuses et inusitées (parfois même inconnues) qu'on suppose les mesures nécessaires pour atteindre ce résultat. Ils allaient même jusqu'à déclarer le maître responsable dans certains cas d'imprudence de la victime, sous prétexte qu'il devait « chercher à préserver ses employés contre leur propre maladresse, les prémunir contre leurs simples défaillances, contre les conséquences possibles de l'imperfection inhérente à la nature humaine » (2).

Mais, nous sommes loin d'en être là pour les accidents de transport, et, d'ailleurs, les deux procédés employés par la jurisprudence dans le but d'adoucir le sort de la victime, sont insuffisants pour atteindre pleinement le but désiré.

Les atténuations que nous avons constatées, consistant à retenir comme fautes des omissions qui ne constituent ni une infraction à un ordre de la loi, ni une inapplication des prescriptions réglementaires, sont peut-être peu logiques (3), et en tous cas sont loin d'être constan-

(1) Nous en donnerons des exemples au chapitre de la Preuve.

(2) V. à titre d'exemple : Cass., 22 février 1897, D. 98.1.114. — Sur cette évolution, pour les accidents du travail, consulter les articles de M. Pic, dans les *Annales de Droit commercial*, 1892, p. 246 et 1893, p. 440 ; de M. Mongin, dans la *Revue bourguignonne de l'enseignement supérieur*, 1894, p. 439. — Cf. Hubert-Valleroux, *Le contrat de travail*, p. 260.

(3) Voir les critiques de MM. Fuzier-Herman, « La responsabilité des accidents du travail sous le régime du Code civil », *Revue générale*, 1893, p. 295 ; et Planiol,

tes ; le degré de sévérité avec lequel est appréciée l'obligation de prendre des précautions préalables pour prévenir les accidents varie avec la tournure d'esprit de chaque juge : c'est l'arbitraire le plus complet.

Quant aux présomptions de faute, qui introduisent, elles aussi, une restriction importante à la rigueur du principe posé par l'article 1382, il s'agit là, remarquons-le bien, non pas de présomptions légales de faute à la charge du voiturier, ne pouvant disparaître que devant la preuve contraire, mais seulement de présomptions du fait de l'homme. Or, l'article 1353 du Code civil nous apprend que « les présomptions qui ne sont point établies par la loi sont abandonnées à la lumière et à la prudence du magistrat ».

Donc, concluons-nous avec M. Esmein (1), si la Cour de Riom ou celle de Rouen ont admis les présomptions si éminemment raisonnables qui viennent d'être relevées, d'autres Cours pourront ne pas les admettre, tout en appliquant aux accidents du même genre l'article 1382 du Code civil, et la Cour de cassation devra respecter leur appréciation souveraine. C'est encore une fois l'arbitraire avec tous ses inconvénients.

Au surplus, il est certains genres d'accidents dont la notion répugne à une présomption de faute du voiturier, parce qu'ils peuvent tout aussi bien et plus normalement, être dus à la faute de la victime (2), et auxquels, par suite, ces palliatifs s'étendent difficilement.

« Examen doctrinal de droit civil », *Revue critique*, 1888, p. 279 : « Ou le voiturier, dit ce dernier auteur, était tenu d'accomplir un contrat, ou il avait le droit de s'abstenir, et cette inaction n'a pu lui créer une responsabilité quelconque ». Cette jurisprudence, suivant le raisonnement de M. Labbé (*Revue pratique*, 1884, p. 530), repose sur une erreur : il est impossible de méconnaître que la surveillance spéciale, les soins attentifs que doit le voiturier n'aient pour origine le contrat et n'entraînent à leur suite une responsabilité de même nature... car vis-à-vis des personnes avec lesquelles on n'a contracté aucun lien de droit, on n'est astreint à rien de plus qu'à ne pas leur nuire. Le devoir d'assister nos semblables, d'agir suivant nos forces de manière à leur venir en aide, de manière à les préserver du mal qui les menace, ne peut rentrer dans les obligations civiles que se doivent des hommes étrangers entre eux, parce qu'il ne nous est pas imposé dans le for extérieur, mais seulement dans le for intérieur. Si donc les voituriers sont tenus de protéger leurs voyageurs dans le transport et d'éloigner d'eux toute chance d'accident, ce ne peut être qu'une obligation contractuelle, ayant son principe dans l'interprétation du traité qui a été passé entre le voiturier et le voyageur. La jurisprudence a été ainsi amenée par une grave inconséquence et pour ne pas se déjuger, à faire dire aux dispositions des articles 1382 et 1383 ce qu'elles ne disent nullement.

(1) Esmein, note S. 1900.2.57.

(2) Il est vrai que, dans l'espèce même où cette théorie a été créée, la Cour de Riom l'a appliquée à un cas très problématique. Elle puisait dans les enquêtes et documents de la cause, son assurance, mais il n'en irait pas si facilement d'un accident arrivé par un mode de transport moins bien réglementé à cet égard que ne le sont les chemins de fer... On pourrait nous répondre, il est vrai, que, dans ces cas,

On voit donc que « le choix entre la doctrine contractuelle et celle de la Cour de Rouen n'est pas une simple question d'esthétique juridique ».

Et d'ailleurs, tous ces expédients ne montrent-ils pas la faiblesse d'un système obligé d'user de tels moyens pour adoucir le manque d'équité de ses solutions.

Si donc on veut une solution plus franche, plus générale et plus sûre, il faut nécessairement recourir à d'autres principes qu'aux principes délictuels. On est ainsi amené à chercher, dans une analyse plus complète des obligations contractuelles, le fondement d'une responsabilité plus rigoureuse. Des auteurs ont depuis longtemps exploité ce filon ; ce sont leurs efforts que nous étudierons après avoir, par quelques notions de législation comparée, épuisé le système délictuel.

§ 3. — Les législations étrangères. — Leur petit nombre.

Peu de pays ont laissé au droit commun la réglementation de la responsabilité que peuvent encourir tous les voituriers généralement quelconques à raison des accidents de voyageurs.

Il y a beaucoup de nations, nous trouverons des lois spéciales, appliquant aux voituriers ou au moins aux Compagnies de chemins de fer et de navigation d'autres principes.

Pour éviter des redites, nous ne nous occuperons pas pour le moment des législations qui ne laissent à la responsabilité délictuelle que les transports sur routes ou par rivières, et qui se trouveront suffisamment précisées par la portée limitée des lois spéciales que nous signalerons.

Nous nous bornerons à citer celles qui, sans aucune exception, font reposer sur le quasi-délit le principe de la responsabilité de n'importe quel voiturier à l'égard des voyageurs qu'il transporte.

1. *Législation anglaise.* — Les Compagnies de transports sont responsables envers les voyageurs, sauf le cas de force majeure, mais c'est à eux qu'incombe l'obligation d'établir l'existence d'une faute à la charge de la Compagnie ou de ses agents (1).

2. *Législation des Etats-Unis.* — A défaut de législation fédérale, la question est réglée par les lois particulières des différents Etats de l'Union.

« Il serait curieux, dit M. Zens (2), de connaître les règles admises

il n'est que juste de laisser le poids de la preuve à la victime : puisque le doute laisse la balance égale, il n'y aurait pas d'injustice à s'en tenir aux règles de droit commun. Aucune présomption de fait ne peut aider le voyageur dans sa preuve ; il lui reste les autres moyens ; à lui d'en tirer le meilleur parti possible !

(1) *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1883.

(2) Zens, *De la responsabilité du voiturier...*, p. 183 et 184.

en cette matière par un peuple à l'esprit pratique comme l'est le peuple américain, qui a donné un si grand développement aux entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur. Malheureusement, nous ne connaissons qu'une loi de l'Etat de Massachusets (1), du 12 avril 1881, qui a réglementé la responsabilité des transporteurs dans le cas où, par suite d'une imprudence à leur charge, un voyageur aurait été blessé ou aurait succombé, et dont les dispositions s'étendent aux entrepreneurs de messageries et aussi aux propriétaires de navires à vapeur et aux Compagnies de chemins de fer. M. Weil, à qui nous en devons l'analyse, n'indique pas si cette imprudence est présumée ou s'il appartient à la victime de la prouver. »

Nous avons trouvé cependant un arrêt de la Cour d'appel de New-York (2), qui oblige le voyageur blessé ou qui a subi un dommage pendant le transport à démontrer la faute du voiturier, et donc se rallie au système délictuel.

3. *Législations suédoise et norvégienne.* — En Suède, une loi du 12 mars 1886 (3) porte, dans son article 2 que, si par suite de l'exploitation d'un chemin de fer, une personne perd la vie ou reçoit une lésion corporelle et si la cause de l'accident doit être imputée à l'administration du chemin de fer ou aux employés, le propriétaire de l'entreprise doit payer des dommages-intérêts. Il semble bien qu'il s'agisse ici d'une responsabilité délictuelle ; une comparaison de l'article 2 qui traite des voyageurs, avec l'article 3 qui prévoit le cas d'un accident arrivé à un ouvrier ou employé de la Compagnie et qui, appliquant le risque professionnel, déclare l'administration responsable, même en l'absence de toute faute qui lui soit imputable, confirme cette opinion.

La loi norvégienne du 7 septembre 1854 admet aussi la responsabilité délictuelle des Compagnies de chemins de fer.

4. *Législation nipponne.* — D'après l'article 974 du projet de Code civil japonais (nous citons le texte du projet, parce que le Code civil officiel (4) a renvoyé au Code de commerce le louage de transport) : « Celui qui se charge du transport des personnes, répond des accidents et dommages arrivés aux dites personnes, lorsqu'il est prouvé qu'ils ont été causés par sa faute ou sa négligence. »

Presque toutes les législations importantes, nous le verrons, ont

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 790.

(2) Cour d'appel de New-York, 18 octobre 1887, *Revue internationale de droit maritime*, t. III, 1887, p. 624 : « Le passager qui agit contre une Compagnie de navigation en réparation des dommages qui lui sont causés par l'imprudence ou la négligence du médecin choisi par elle pour faire le service du bord, et qui l'a soigné à propos d'une blessure reçue à bord, doit être débouté de sa demande s'il ne prouve pas que la Compagnie a commis une faute dans le choix de ce médecin. »

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1887, p. 588.

(4) T. III, p. 1047, note 1. — Cité dans Le Roy, *op. cit.*, p. 53.

expressément réglé l'ordre de relations qui nous intéresse, et presque toutes ont, par un texte spécial, mis à la charge du transporteur l'obligation de fournir une preuve libératoire de la responsabilité des accidents. Nouvelle preuve, disent les partisans de la théorie délictuelle, que, dans le silence des textes et de droit commun, c'est au voyageur demandeur en dommages-intérêts à motiver son recours en l'appuyant sur une faute du voiturier. La solution contraire, ajoutent quelques-uns d'entre eux, serait sans doute préférable et même désirable, mais en l'état actuel de la législation française, toute tentative ayant pour but de s'affranchir des articles 1382 et suivants est également arbitraire.

Beaucoup d'auteurs cependant, croient l'avoir menée à bonne fin : voyons comment ils s'y sont pris.

SECTION II. — La responsabilité du voiturier est contractuelle.

L'enjeu de la lutte, il est bon de le rappeler, est la charge de la preuve.

La dualité des responsabilités n'étant pas contestée par les défenseurs du système délictuel, l'existence du contrat ne l'étant pas non plus, nous pouvons, d'un commun accord, poser les propositions suivantes :

S'agit-il de devoirs légaux, la preuve de cette obligation générale, fournie par le créancier, ne suffit pas pour fonder en sa personne une poursuite particulière : celui qui a subi un dommage en dehors de tout contrat doit encore établir l'existence de sa créance en prouvant l'infraction, la matérialité du fait constituant une faute délictuelle.

Le débiteur au contraire, étant prouvée son obligation contractuelle, n'a pas à attendre pour s'exécuter, la preuve de sa faute quant à l'objet dû ; il est débiteur en vertu du contrat, jusqu'à ce qu'il invoque et prouve sa libération.

C'est pour obtenir ce renversement de la preuve dans le contrat de transport que MM. Saintelette et Sauzet (1), s'efforçant d'élargir le domaine de la responsabilité contractuelle, se sont livrés à une étude approfondie des obligations qui en dérivent.

Car le contrat ne dispense de prouver la faute, particulière et déterminée, que si on réclame l'objet même dont le contrat renferme la

(1) Saintelette (ancien ministre de Belgique), *Responsabilité et garantie*, ch. iv, « Du transport des personnes » (1884). Pendant que M. Saintelette appliquait sa conception doctrinale à la fois au contrat de travail et au contrat de transport, M. Marc Sauzet présentait dans la *Revue critique* avec des développements analogues et une conclusion identique la même opinion, mais en en limitant l'application aux accidents du travail, *Rev. crit.*, 1883, « Responsabilité des patrons », p. 596 et s. — Voir encore, de M. Saintelette, un article dans la *Revue critique*, 1884, p. 189.

promesse ; il reste donc à trouver quel est précisément l'objet de la promesse contenue au contrat de transport et à dire s'il renferme une obligation ayant trait directement à l'accident possible.

Le voyageur a-t-il stipulé du transporteur l'absence de tout accident, en sorte que la blessure reçue au cours du voyage puisse être considérée de plein droit comme l'inexécution d'un fait promis par contrat, engageant *à priori* la responsabilité du voiturier, permettant au voyageur d'attendre une preuve de libération au lieu d'avoir à fournir lui-même une preuve de faute ?

C'est l'opinion de la grande majorité des auteurs, et si les décisions de jurisprudence qui leur donnent raison se comptent et se raréfient, ils se trouvent d'accord avec la plupart des législations étrangères.

§ 1. — La doctrine. — Son argumentation.

En 1884, M. Sainctelette, tirant parti de la vieille distinction doctrinale, s'attaqua au fondement quasi-délictuel donné à la responsabilité du voiturier, et développa avec ampleur cette idée : à savoir, que nos tribunaux avaient tort d'appliquer ici l'article 1382, que la responsabilité du voiturier en matière d'accidents dérivait du contrat de transport lui-même et avait une origine contractuelle. L'expression vivante et mouvementée de son système fut le point de départ de controverses qui resteront célèbres. Très nombreux sont ceux qui l'ont suivi, sinon dans tous ses développements et dans toutes ses déductions, du moins dans sa conclusion (1).

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, nos 709 et suiv., pour le transport des voyageurs par terre ; t. V, n° 835, pour le transport des passagers par mer ; Lyon-Caen, *Revue critique*, 1884, p. 189 et suiv. ; 1886, I. 58 et suiv. note sous Cass., 10 novembre 1884, S. 85.1.129 ; Sarrut, note sous Cass., 10 novembre 1884, D. 85.1.433 ; *Revue critique*, 1885, p. 138 ; Labbé, *Revue critique*, 1886, p. 434 et s. ; notes en suite d'arrêts : S. 85.4.25 ; 86.4.25 ; 94.2.57 ; Sauzet, *Revue critique*, 1885, p. 637 ; Chavegrin, note dans S. 96.2.228 ; Chauveau, note dans les *Pand. franç.*, 92.2.129 ; Charmont, *Revue critique*, 1895, p. 625 ; Esmein, Notes au Sirey, 97.1.17 ; 97.2.20 ; 1900.2.57 ; note anonyme dans les *Pand. franç.*, 95.2.57 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, nos 1631, 1687 et 2553 ; Huc, *op. cit.*, t. VIII, n. 425 et t. X, nos 302 et 404 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, 4^e éd., t. II, nos 1050 et s. ; Laurent, *Principes de droit civil*, t. XXXV, n° 526 ; Fromageot, *De la faute*, p. 244 et 245 ; Ruben de Couder, note dans les *Pand. franç.*, sous Cass., 10 novembre 1884, t. VI, p. 299 ; Pic, *Annales de droit commercial*, VI, 1892, « Doctr. », p. 229 ; et IX, 1895, « Doctr. », p. 334 ; Fuzier-Herman, *Répertoire général alphabétique du droit français*, t. X, V^o *Chemin de fer*, n° 4292 bis ; Verne de Bachelard, *De la responsabilité des chemins de fer en matière de transports*, p. 13 et 14, p. 144 et s. ; Emion, *Manuel pratique ou Traité de l'exploitation des chemins de fer*, p. 141 et suiv. ; Bédarride, *Transports par chemins de fer*, t. II, nos 439 et 440 ; Carpentier et Maury, *Traité des chemins de fer* ; Rouard de Card, article dans la *France judiciaire*, 91.1.97 ; Duval, *La responsabilité du voiturier*, p. 269 ; Guy, *De la distinction de la faute contractuelle et de la faute délictuelle appliquée*

Nous présenterons tour à tour la théorie absolue, qui comprend au contrat de transport une promesse générale et rigoureuse de sécurité, et la théorie mitigée qui y voit une simple promesse de vigilance et de mesures préventives. Puis nous dirons quelques mots d'un système d'après lequel l'existence au contrat d'une obligation de ce genre ne justifierait nullement un renversement de preuve.

1. — *Le contrat de transport contient une promesse générale de sécurité.*

Le transport des personnes étant un contrat, engendre des droits et des obligations ; et comme il est synallagmatique, ces droits et ces obligations prennent naissance au profit et à la charge de chacune des parties.

Mais, comme, d'autre part et incontestablement, il ne peut y avoir responsabilité contractuelle que quand le débiteur n'exécute pas ou exécute mal les obligations que lui impose le contrat, il nous faut rechercher à notre tour ce que contient le contrat de transport et quelles obligations en découlent.

Du côté du voyageur, pas de difficulté : il s'engage principalement à payer le prix convenu et accessoirement à user en bon père de famille des choses mises à sa disposition, à se conformer à certaines prescriptions réglementaires. Pour les chemins de fer elles consisteront par exemple en la nécessité de conserver son billet, de le présenter à toute réquisition, de le remettre à l'arrivée, de ne pas se déclasser, de ne frauder d'aucune façon, de descendre à destination... ; pour les Compagnies de navigation, elles obligeront le passager à se mettre à la disposition du capitaine dans les délais convenus, à se conformer à toutes les clauses insérées aux billets de passage et aux ordres du capitaine chargé du maintien de l'ordre à bord.

Moyennant quoi — et l'étendue seule des obligations prises par le transporteur nous intéresse — le voiturier promet ses services pour transporter avec régularité et rapidité le voyageur en un lieu convenu. Mais, si l'objet direct du contrat est évidemment de faire arriver une personne d'un point à un autre, le transporteur s'engage néanmoins accessoirement, dans la majorité des cas, à procurer au voyageur les choses nécessaires à ce transport, à fournir notamment une force mo-

au transport par chemins de fer, p. 146 ; de la Gorce, *Du transport des voyageurs par chemins de fer* (Paris, 1895) ; Henri Mazen, *Responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs* (Paris, 1899) ; Jos. Roger, *Du transport des personnes par chemin de fer* (Montpellier, 1902), p. 95 et suiv. ; E. Le Roy, *Du contrat de transport des passagers par mer* (Paris, 1902), n^{os} 28 et suiv., p. 40 et s. ; Elie Bouteaud, *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, p. 77 et suiv. ; Bruère, *Du transport des personnes par chemins de fer* (Paris, 1899), p. 95 ; Cavaré, *Du transport des personnes par chemins de fer*, p. 89 et suiv.

trice ou locomotrice suffisante, soumise à une direction dans un certain sens. Bien plus, le voiturier n'a jamais, dans l'intention même des parties, un temps illimité pour accomplir son obligation ; sa durée sera toujours fixée d'une façon plus plus ou moins précise, plus ou moins explicite : pour les chemins de fer, par suite de la publication et de l'affichage des horaires, ce temps est rigoureusement limité, mais toujours l'usage détermine, sans même qu'il soit besoin de convention expresse, un laps de temps approximatif ou maximum : ce sera la vitesse ordinaire des voitures de louage, une durée moyenne de traversée... Toutes ces obligations ne peuvent exister en dehors d'un contrat de transport, on ne peut concevoir que le voiturier se rende coupable d'inexécution de ces obligations envers quelqu'un qui n'a pas passé contrat avec elle ; le contrat est donc ici la cause efficiente de ces obligations et la seule source admissible du droit à une réparation, si le transporteur y manque.

Outre les conditions d'itinéraire, de confortable et autres que le voiturier peut avoir promises, s'est-il engagé par son contrat à transporter le voyageur au lieu d'arrivée dans n'importe quel état, mort ou vif, entier ou en morceaux, ou au contraire a-t-il promis plus en son contrat, s'est-il obligé à l'y faire parvenir sain et sauf, lui a-t-il promis la sécurité pendant le voyage ?

En conséquence, l'accident emportera-t-il violation d'une obligation contractuelle du voiturier, ou seulement de l'obligation de ne pas tuer ou blesser qui existe aussi bien vis-à-vis des tiers avec lesquels le voiturier n'a pas contracté que vis-à-vis des voyageurs qu'elle s'est chargée de transporter ? Les voyageurs ne pourront-ils se prévaloir que de l'article 1382 du Code civil pour obtenir réparation du dommage causé par l'accident dont ils ont été victimes ?

C'est la question délicate, fondamentale et décisive à laquelle nous allons répondre en raison et en législation.

a) En raison, d'abord : Qu'est-ce que conduire une personne ou un objet d'un point à un autre, sinon, d'après le bon sens même, le remettre à l'arrivée tel qu'on l'a reçu au départ, sans altérations survenues pendant le transport et du chef du transport ?

Tous nos contrats modernes sont de bonne foi, contiennent donc tacitement, virtuellement toutes les clauses de nature à donner satisfaction à la volonté des parties et à l'équité : les effets en sont indiqués par l'usage et le bon sens, d'après la nature de l'obligation exprimée. Quand deux personnes contractent toutes deux, à moins qu'elles ne s'en expliquent autrement, elles doivent être réputées vouloir dans toute son étendue ce que l'une a stipulé et ce que l'autre a promis. Le débiteur a donc promis et doit être censé avoir promis de faire, pour accomplir son obligation principale, tout ce qui est possible à la volonté

humaine, c'est-à-dire tout ce qu'une force supérieure ne le met pas dans l'impossibilité de faire ; et il doit donc tenir ce qu'il a promis de faire, à moins qu'il n'en soit empêché par une cause étrangère.

Les parties sont unies par un contrat relatif à l'ouvrage dans l'exécution duquel le voyageur a été blessé. Quelle a été leur intention probable en contractant ?

Il est de toute évidence que c'est à un transport indemne qu'elles ont songé. Juridiquement, « la commune intention se reconnaît par une suite nécessaire de ce qui est exprimé au contrat. Un contrat renferme tacitement tous les autres contrats sans lesquels le contrat exprimé ne pourrait être exécuté ! S'engager à faire par mer le transport des personnes, c'est, en termes de bonne foi, garantir que le vaisseau tiendra la mer. Car comment admettre que l'armateur se soit obligé à faire semblable transport et, cependant, se soit réservé de fournir un vaisseau hors d'état de tenir la mer. Comment admettre surtout que le passager ait entendu confier sa personne à un vaisseau hors d'état de naviguer » (1) ? Et le bon sens vient corroborer ce que dit en ces termes M. Sainctelette. « Voilà, dit-il, ce qui est de droit naturel. Pourquoi cela ne serait-il pas de droit civil ? Le voyageur, en payant son prix, entendait mettre à la charge du voiturier l'obligation de le conduire sain et sauf au lieu de destination, et le voiturier a consenti à le rendre indemne de tout événement de transport. » « Soutenir que le passager, dit M. Le Roy (2), — et ce qu'il dit du passager s'applique aussi bien à tout autre voyageur, — ne songe nullement à exiger qu'on le transporte sain et sauf, c'est énoncer une affirmation gratuite et en contradiction parfaite avec les faits. Que l'on interroge à ce sujet n'importe quelle personne voulant voyager, qu'on lui demande s'il lui est indifférent que la Compagnie qui la transporte prenne soin de sa sécurité, la réponse n'est pas douteuse. Dans le choix du navire et de l'armateur, le passager fait certainement entrer en ligne de compte la sécurité qui lui est offerte, plus que le confortable et le superflu. D'autre part, il ne peut entrer dans l'imagination de l'armateur qu'il lui est loisible de faire accomplir au passager une traversée sans prendre soin de sa personne, sans veiller à sa sécurité » (3).

(1) Sainctelette, *op. cit.*, p. 131.

(2) Le Roy, *Du contrat de transport des passagers par mer*, p. 44 et 45.

(3) « Si un cocher venait dire à ceux qui se préparent à monter dans sa voiture : « Je veux bien vous conduire à tel endroit, mais je ne répons pas de votre sécurité, ni des accidents possibles pendant la route », il est bien probable qu'aucune personne sensée ne consentirait à utiliser un pareil conducteur : devant une telle stipulation, le contrat de transport ne serait jamais réalisé... Si une Compagnie de chemin de fer voulait insérer dans son cahier des charges une clause destinée à l'affranchir de l'obligation relative à la sécurité des voyageurs, cette clause ne recevrait pas l'approbation des pouvoirs publics appelés à se prononcer sur le cahier des charges. » Chauveau, note dans les *Pand. franç.*, 92.2.129.

Le voiturier doit donc apporter une grande vigilance à sauvegarder la vie de ses voyageurs, et cette obligation ne saurait être considérée comme étrangère au contrat intervenu entre eux. Peu importe que le contrat ne contienne aucune clause par laquelle le voiturier stipule cette obligation : c'est là une clause tacite qu'on peut sous-entendre sans risquer de méconnaître la volonté des parties, une de celles qui, selon l'expression de M. Saleilles, sont tellement liées au fonctionnement normal de la convention qu'elles en forment l'accessoire indispensable. Il serait contraire à l'intention présumée des parties de supposer que les voyageurs n'ont eu en vue que d'arriver d'un lieu dans un autre en un temps donné, en négligeant de rien stipuler quant au point le plus important, à leur sécurité personnelle. S'ils n'en ont pas explicitement convenu, c'est que la chose est tellement naturelle que l'idée ne leur en est même pas venue (1). Tout le monde, d'autre part, n'a pas la même obligation de veiller à la sécurité : cette obligation tient à la situation spéciale que l'exécution du contrat de transport fait au voyageur ; il est dès lors impossible de traiter le voyageur qui a contracté comme un tiers quelconque.

Le voyageur, nous objecte-t-on, sait de quelle manière il voyagera, connaît les dangers auxquels il s'expose et, par suite, en accepte librement toutes les conséquences possibles ; il pouvait ne pas s'y soumettre ; s'il s'y est soumis, sans exiger de précautions spéciales, c'est qu'il n'est pas dans son intention de faire naître *ex contractu* à la charge du voiturier l'obligation de prendre ces précautions, ni par suite une responsabilité contractuelle pour ne les avoir pas prises. Donc la responsabilité du voiturier n'a pas sa racine dans le contrat : elle n'a pas été voulue par le voyageur et assurément, elle n'est pas conforme à l'intention du voiturier.

Mais, répondrons-nous, en un raisonnement calqué sur celui de M. Sauzet (2), en admettant même théoriquement que les deux parties soient également libres, en fait, il dépend du voiturier de prendre toutes mesures de précaution convenables, et il n'appartient pas au voyageur de les exiger. On oublie quelle situation légale le contrat de transport crée à chacune des parties qui s'y engage : c'est le voiturier qui dirige le transport, qui en assure le développement, au fur et à

(1) « Evidemment, dit M. Esmein, le voyageur ne stipule pas seulement qu'on ne le laissera pas en route... La sécurité du transport est aussi nécessaire au voyageur que le transport lui-même, ou plutôt, elle en est inséparable, celui-ci, sans elle n'ayant plus de but ». Note S. 1900.2.57. — Pour les chemins de fer, on pourrait soutenir, avec un jugement du tribunal de Bruxelles, du 26 mars 1859 confirmé par la Cour de Bruxelles le 27 juillet (rapporté par Emion, *op. cit.*, p. 141) que : le cahier des charges stipulant que les Compagnies doivent transporter les voyageurs avec soin, cette stipulation entraîne nécessairement l'obligation de veiller à leur sécurité.

(2) Sauzet, *op. cit.*, *Revue critique*, 1883, p. 624 et 625.

mesure des progrès de la science et de l'art industriel, qui transforme le matériel, modifie les procédés de traction, les moteurs, qui assigne à chacun sa place. Dans les transports mécaniques surtout, le voyageur ne discute pas, n'a pas le droit de discuter ces innovations, ces changements : il les subit.

Le péril, sa notoriété, la connaissance personnelle qu'en ont les parties, dit à son tour M. Saintelette (1), ne font aucunement que le lien de droit cesse d'être d'origine et de nature contractuelles pour devenir d'origine et de nature délictuelles.

« Le voyage en bateau à vapeur est certes plus dangereux que le voyage en carosse, et le voyage par chemin de fer plus dangereux que le voyage en bateau à vapeur. Ce sont là des faits notoires. Va-t-on répondre que la garantie est en raison inverse du danger et que l'administration du chemin de fer doit moins se préoccuper de la sûreté du voyageur que le capitaine du bateau à vapeur, et celui-ci, moins à son tour, que le maître du carosse ? — Incontestablement, il y a plus de chances d'accident pour un train marchant à très grande vitesse qu'il n'y en a pour un train marchant à la vitesse normale. Soutiendra-t-on que le voyageur, par cela qu'il monte dans un train rapide, décharge tacitement l'exploitant du chemin de fer de tout ou partie de son obligation ? Indiquera-t-on dans quelle mesure ? Car, — c'est bien à ces termes que le problème se ramène : vous prétendez que le danger et la connaissance que vous m'en avez donnée ou que j'en ai acquise de mon chef font disparaître la garantie ordinaire de sûreté ; c'est donc, selon vous, ou que le contrat a changé de nature, ou que je vous ai implicitement déchargé de l'obligation qui, de droit, pesait sur vous. L'une et l'autre explication sont inadmissibles. »

Qu'importe que je connaisse le péril ? Qu'importe même que, par extraordinaire, j'en sache les causes et les remèdes ? Parce que, du wagon dans lequel je suis assis, je vois, sur le chemin, l'obstacle qui va faire dérailler mon train, les agents de la Compagnie sont-ils à l'abri de tout reproche ? Là n'est donc pas l'important ; la question est de savoir où est l'autorité ; la responsabilité doit en découler.

De tout cela il résulte qu'en raison et en équité, l'obligation de conduire une personne d'un lieu dans un autre, contenue au contrat de transport, emporte de la part du voiturier, comme suite naturelle, sinon une promesse formelle de sécurité, excluant toute preuve contraire, du moins l'obligation de faire l'impossible pour que le voyageur arrive sain et sauf et entraînant pour lui l'obligation de se disculper en cas d'accident (2).

(1) Saintelette, *op. cit.*, p. 170 à 174.

(2) On a parfois donné à cette obligation une autre formule, en disant que le voiturier s'est engagé par contrat à fournir au voyageur les moyens de profiter, sans danger pour lui, du transport effectué.

La jurisprudence délictuelle l'a implicitement reconnu. Qu'est-ce, en effet, que ces obligations de plus en plus étroites qu'elle impose aux voituriers, sinon des engagements pris envers leurs voyageurs ? Si ce sont des obligations existant envers le voyageur, c'est donc forcément que, dans le contrat de transport lui-même, ces engagements se trouvent sanctionnés et confirmés : la bonne foi exige que le voiturier promette, à tout le moins, à ceux qu'il transporte, de prendre à leur égard les précautions qu'on veut lui imposer au nom de la loi et de l'équité.

Si, en effet, le voyageur est blessé ou mutilé de quelque façon dans l'exécution du transport, s'il n'arrive pas à destination dans son intégrité physique, tel qu'il était au départ, il n'a pas obtenu ce qui lui avait été promis au contrat : l'entière sécurité. « L'obligation du voiturier n'est pas exécutée et ne peut passer pour telle, à moins qu'il ne prouve que l'altération provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (1) ; la victime a droit à des dommages-intérêts, si le transporteur ne démontre pas que l'accident a sa source dans un cas fortuit, une force majeure, ou une faute de la victime.

Jusque-là, s'appuyant sur le contrat, elle sera fondée à prétendre que, par le fait même du dommage causé à sa personne, le voiturier n'a pas rempli intégralement son obligation et doit réparer le préjudice qui résulte de cette inexécution. Il y a eu faute contractuelle ; il y a donc responsabilité contractuelle.

En résumé, le transport des personnes forme l'objet d'un contrat ; dans ce contrat, les parties ont entendu prévoir les accidents à survenir au cours du transport ; par ce contrat, le voiturier se rend garant de la sûreté du voyageur pendant le voyage et du chef du voyage, se constitue débiteur de sa personne sous la sanction du contrat. Quand donc le voyageur ou ses héritiers réclament des dommages-intérêts au voiturier, à raison de ce que le voyageur a été blessé ou tué en route, c'est de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat qu'ils se plaignent (suivant que l'on considère l'obligation de sécurité comme obligation distincte ou comme modalité de l'obligation de transporter) ; il y a faute contractuelle et le voiturier n'échappera à la réparation qu'en invoquant une cause légitime de libération.

Voilà la solution logique à laquelle on arrive en dehors des textes et qu'il faudra maintenir si rien dans nos lois ne vient y porter ombrage.

b) En législation ensuite : Peu importe, dès lors, l'article 1784 du Code civil. Sans doute, la règle écrite dans son texte n'est pas, « comme expression de la volonté du législateur, applicable aux personnes,

(1) Sainctelette, *op. cit.*, p. 100. — Adde : Carpentier et Maury, *loc. cit.* ; Sarut, note en suite d'un arrêt, D. 85.1.433 ; Lyon-Caen, note S. 85.1.130, 1^{re} col.

puisqu'elle ne parle que des choses ; mais comme précepte de raison, comme principe de droit naturel, elle a été tacitement adoptée par le législateur, lorsqu'il a écrit dans l'article 1135 : « Les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature, et elle régit le transport des personnes avec la même énergie que le transport des choses » (1).

Que vaut alors l'argument *a contrario* que nous oppose le système délictuel, concluant du mutisme de l'article 1784 à l'inapplicabilité au transport des voyageurs, des règles qu'il contient (2) ? Cet article, dit-on, traite très rigoureusement le voiturier en présumant sa faute ; il est exceptionnel, dérogoratoire au droit commun des articles 1382 et 1383, et donc d'interprétation restrictive : le transport des personnes échappe à ces dispositions.

Mais n'avons-nous pas vu déjà que le mutisme du Code sur notre point particulier s'explique suffisamment par ce fait que le transport des personnes, étant donné le nombre restreint des voyages et le nombre beaucoup plus restreint encore des voyageurs qui usaient des voitures publiques, n'était pas entré dans ses préoccupations ? Sa proximité au contraire, pour ce qui est du transport des choses, où il a pris la peine de rédiger trois articles similaires : l'article 1784 du Code civil, les articles 98 et 103 du Code de commerce, s'explique « par les dangers que couraient alors les marchandises transportées, les routes étant peu sûres, et par toutes les complications que pouvait entraîner la durée des transports ».

Quant au point de savoir si le texte de l'article 1784 déroge au droit commun des règles sur la preuve, c'est là toute la question.

De droit commun, quelle est donc la situation de celui qui demande réparation d'un préjudice subi ?

On ne peut y répondre sans faire au préalable une distinction, car il y a des règles générales communes aux délits et d'autres règles générales communes aux contrats, mais il n'y a pas de droit commun à la loi et au contrat. Le contrat n'est pas plus une des sortes du délit que le quasi-délit n'est une variété du contrat.

« Mais, du moins, il y a un droit commun de la preuve ! Cela me

(1) Saintelette, *op. cit.*, p. 88.

(2) « Par lui-même l'argument *a contrario* est insuffisant, car il faut toujours remonter à l'origine du texte et rechercher le motif juridique ou rationnel qui l'a fait édicter. Le texte rappelle-t-il un principe de droit commun ? Qu'importent ses expressions en apparence limitatives puisque, même à défaut du texte, ce principe régirait la matière ? Le texte pose-t-il, au contraire, une disposition exorbitante du droit commun, consacre-t-il une exception aux règles générales ? Il faut l'interpréter restrictivement et l'argument *a contrario sensu* qu'il fournit est irrésistible. » Sarrut, note D.85.1.433.

paraît tout aussi incorrect à dire que de parler du droit commun des délits et des contrats. Que la chose à démontrer soit au fond la même, on peut l'admettre, mais le procédé est divers et les données à mettre en œuvre sont différentes. Il s'agit par exemple de l'imputabilité d'un méfait. Un méfait peut être commis par infraction à la loi ou par inobservation d'un contrat. Il faudra d'abord prouver l'existence et l'inexécution soit de la loi, soit du contrat. Mais, cela fait, selon que le méfait aura été commis par infraction à la loi ou par inobservation du contrat, les moyens de preuve à employer seront tout autres et la méthode aussi. On ne peut donc pas parler de règle et d'exception, mais bien de deux règles. Il ne faut point prendre le parallèle pour la confusion » (1).

La victime a-t-elle été injustement lésée par un individu quelconque, avec lequel elle n'avait passé aucun contrat, elle agira en vertu des articles 1382 et suivants : dans ce cas, le droit commun général lui impose, en sa qualité de demandeur, la preuve de sa prétention : elle se prévaut d'un prétendu droit, à elle d'en démontrer l'existence. Il serait excessif et inexact d'affirmer que tel est le droit commun en matière de responsabilité : c'est en matière de responsabilité délictuelle qu'il faut dire.

Mais, si cette victime éprouve un préjudice du fait de l'inexécution d'une obligation dont elle était créancière à la suite d'accords passés avec l'auteur du dommage, la situation devient tout autre. Il y a en effet un droit commun des contrats qu'il importe de bien distinguer du droit commun des non-contractants et qui renverse les situations des parties quant à la preuve.

« Les contrats, dit l'article 1107 du Code civil, qu'ils aient ou non une dénomination propre, sont soumis à des règles générales qui font l'objet du présent titre. »

Et les principes qui servent de base à l'allocation des dommages-intérêts sont contenus dans les articles 1315 et 1147, dont les termes sont aussi généraux que possible : ces articles disposent que le débiteur en vertu d'une obligation conventionnelle, est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts à raison de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de son obligation, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Il est tenu d'exécuter son obligation ; s'il se prétend libéré, il invoque un fait anormal : à lui d'en établir la vérité.

La victime n'a donc plus à établir que l'existence du contrat, et par le fait même de l'obligation violée ; le débiteur, opposant une exception libératoire, doit en faire la preuve : *Reus in excipiendo fit actor*.

(1) Saintelette, *op. cit.*, p. 31.

Il n'y a donc dans tout cela aucune présomption de faute (1) ; il n'y a que l'application pure et simple des règles directrices de la preuve.

Et ces « positions de preuve, dit M. Sainctelette, sont des faits, non des fictions, elles sont aussi immuables que la distinction de la loi et du contrat : contre celui à qui il était interdit de sortir de l'abstention, il faut prouver qu'il en a franchi la limite ; à celui qui avait promis d'en sortir, incombe tout naturellement le devoir de prouver qu'il l'a fait ».

Et quand même on y voudrait voir cette présomption de faute, elle se trouverait édictée législativement pour toutes les obligations contractuelles, quel que soit leur objet : choses ou personnes. Les articles 1147 et 1315, ainsi que le prouve la place qui leur a été donnée dans le Code, s'appliquent non seulement aux obligations de donner ou de délivrer un corps certain, mais aussi aux obligations de faire ; ils fixent le droit commun des contrats, la règle générale à laquelle, entre co-contractants, il y a toujours lieu de se référer (2).

L'article 1784, loin d'être dérogoire au droit commun des contrats, ne fait donc que reproduire dans une de ses applications les plus notables la règle générale posée aux articles 1147 et 1315 (3), et applique

(1) C'est cependant ce qu'a soutenu M. Troplong, *Traité du louage*, article 1784, n° 936.

(2) On objecte : que le système « Le voiturier débiteur contractuel de la sécurité du voyageur » ne saurait s'appuyer sur aucun texte de la loi, le Code ne parlant nulle part d'une garantie spéciale attachée au fonctionnement du contrat de transport des personnes, pouvant paralyser les dispositions de l'article 1382 ou fonctionner parallèlement avec elles ; que l'on peut regretter cette lacune, mais qu'il n'appartient pas au juge d'y suppléer. « Tout au contraire, observe M. Huc (*op. cit.*, p. 560 et suiv.), si véritablement il y a une lacune, c'est un devoir pour les juges de la combler (art. 4), et c'est ce qu'ils font en voulant appliquer l'article 1382. Or, la logique juridique exige que pour combler une lacune qui se trouverait dans les règles concernant une certaine convention, on ait recours aux textes concernant les obligations conventionnelles en général, et non à un article fait pour les engagements qui se forment sans convention. » Le système délictuel a le grand tort de confondre le droit commun des contrats et le droit commun en dehors des contrats, d'argumenter comme si le premier n'existait pas.

(3) Souvent, on ajoute aux articles 1147 et 1315 l'article 1302, dont encore l'article 1784 ne serait qu'une application : Laurent, *op. cit.*, t. XXV, n° 523 ; Huc, *op. cit.*, nos 403 et 404. — *Contrà* : Muteau, *De la responsabilité civile*, p. 227.

Mais, pour pouvoir faire intervenir ici l'article 1302, il faut préalablement admettre que cet article a une portée beaucoup plus large que ne semblent l'indiquer son texte et sa rubrique, et s'applique aussi bien aux obligations de faire et de ne pas faire qu'à l'obligation de restituer un corps certain. Ce qui a nécessité son intervention, c'est l'opinion de quelques auteurs qui, donnant à l'article 1302 une portée restreinte, objectaient que l'article 1784 constituait une application de l'article 1302, relatif à la perte d'un corps certain, et ne pouvait donc s'appliquer aux personnes. Que vaut cependant l'argument, et qu'est-il besoin d'y répondre spécialement, puisque, quelle que soit l'opinion que l'on adopte sur la portée de l'article 1302, l'obligation de prouver le cas fortuit n'est pas spéciale au corps certain, l'article 1302 n'est lui-

à une situation particulière, à la matière spéciale du contrat de transport des marchandises, les règles communes à tous les débiteurs contractuels (1).

Il est inutile, et s'il n'avait pas existé, les juristes auraient dû arriver à la même solution (2).

« A défaut de texte spécial, les principes généraux du droit conduisent à admettre, au point de vue de la charge de la preuve pour le transport des personnes, une solution identique à celle que donne l'article 1784 pour le transport des marchandises » (3). « Il y a, dans l'arrêt du 10 novembre 1884, en ce qu'il met le fardeau de la preuve à la charge du voyageur ou de ses héritiers, une méconnaissance des principes généraux en matière de preuve » (4).

Nous pouvons donc faire complètement abstraction de l'article 1784, et, puisqu'il ne s'occupe pas du transport des voyageurs, raisonner comme s'il n'existait pas (5) ? Qu'on le veuille ou non, malgré le texte de l'article 1784, la règle qu'il édicte régit le transport des personnes comme celui des choses. Et l'argument *a contrario*, ne valant en bonne logique que lorsque l'article sur lequel on le fonde est une disposition exorbitante du droit commun, tombe de lui-même.

On tirerait plus facilement de l'article 1784, si on en avait besoin, un argument d'analogie : parce que ce texte donne l'exemple de l'ap-

même que l'application de la règle plus générale des articles 1315 et 1147, qui forment le droit commun ? Voir en ce sens : Lyon-Caen, note S. 85.1.129.

(1) On se rappelle que les adeptes de la théorie délictuelle soutenaient que l'article 1784 contient une disposition exceptionnelle, qu'il traite d'une façon particulièrement rigoureuse le voiturier en présumant sa faute et qu'il déroge par là au droit commun dont les articles 1382 et 1383 sont le siège. « Il y a dans cette manière de présenter les choses, dit M. Lyon-Caen (note S. 85.1.129) une confusion vraiment surprenante. »

(2) « Le législateur aurait pu — cela même eût été préférable, — se dispenser d'insérer l'article 1784 du Code civil. Sa rédaction a été le résultat d'un entraînement pour ainsi dire irréfléchi de la part des rédacteurs du Code amenés à s'occuper à un tout autre point de vue, des marchandises transportées. Lorsqu'on parcourt, dans les travaux préparatoires, les observations présentées à propos des articles 1780 et suivants, on voit que la seule préoccupation du législateur a été de fixer le moment où les voituriers prennent la charge des objets à eux confiés et la façon dont on peut établir la remise de ces objets. L'article 1784 a été ajouté comme par surcroît, sans soulever aucune objection ; l'article 1783 présentait seul un intérêt nouveau pour le législateur. La rédaction de l'article 103 du Code de commerce se présente également comme un hors-d'œuvre, elle n'a donné lieu à aucune observation. » Chauveau, note dans *Pand. franç.*, 92.2.129.

(3) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 707, p. 500.

(4) Lyon-Caen, *Revue critique*, 1886, p. 358 et s.

(5) La remarque de M. Jacquin : arguant de ce que l'article 1784 ne serait que l'application du principe que le voiturier, ayant reçu les marchandises en bon état doit nécessairement les rendre telles, pour le déclarer inapplicable aux voyageurs, n'a donc pour nous aucune conséquence. — V. « Des conditions du contrat de transport », *Rev. gén.*, 1885, p. 343.

plication au contrat de transport des principes généraux (1), et parce qu'il est d'ailleurs de tradition que le transport des marchandises et celui des personnes soient soumis aux mêmes règles (2). Raison de plus pour ne pas admettre que ce soit « par voie de simple prétérition que le transport des personnes aurait été soustrait à l'empire du droit commun et que le législateur confondant la responsabilité engendrée par l'inexécution du contrat avec la responsabilité résultant d'un délit ou d'un quasi-délit, aurait appliqué à la faute contractuelle les règles de la faute délictuelle (3).

Bien plus, l'article 1784 fournit l'occasion d'un argument *a fortiori* en notre faveur.

« Il serait au moins singulier », suivant l'expression de M. Lyon-Caen, que la vie des personnes ne jouisse pas de la même faveur que l'intégrité d'une marchandise quelconque, « que l'on refuse à la per-

(1) Si, à ce contrat de choses, objecte-t-on, s'appliquent les principes généraux en matière d'obligation, ce n'est pas parce qu'il est un contrat de transport, par application des règles qui résultent du contrat de transport lui-même, mais parce qu'il suppose et renferme en lui, comme accessoire implicite et forcé, le contrat de dépôt nécessaire et que le dépositaire est le débiteur de la chose déposée. « Mais ici, répond très justement M. Esmein, on introduit le contrat de dépôt, factice et parasite, dans un contrat qui se suffit à lui-même et a ses règles propres. Il est vrai que la Cour de Rouen peut mettre, en apparence, son analyse juridique sous la protection d'un texte : l'article 1782 du Code civil. Mais le Code ne dit pas que les obligations du transporteur, quant aux choses transportées, ont pour source un dépôt nécessaire ; il leur donne seulement la même étendue qu'aux obligations des aubergistes, qui, elles, ont bien pour origine un semblable dépôt. Celui-ci, dans l'article 1782, n'est point supposé comme générateur de l'obligation ; il en fournit simplement la mesure. En effet, le contrat de transport a un objet direct et évident : c'est le transport des choses remises au voiturier ; leur garde ne constitue qu'une obligation accessoire et, conséquemment, elle n'est pas l'objet principal du contrat comme dans le dépôt. » Note S. 1900.2.57.

(2) Partant de là, M. Esmein est tout disposé même à admettre que les règles posées par le législateur pour le contrat de transport des choses, sont aussi applicables, *mutatis mutandis*, au transport des voyageurs. « L'assimilation, dit-il, nous semble devoir être admise toutes les fois que la nature des choses n'y fait pas obstacle. La tradition ancienne est dans ce sens... C'est certainement le point de vue auquel se plaçaient les jurisconsultes romains... On ne voit pas, dans notre droit moderne, de raison qui nous amène à rompre avec cette tradition. Dans la mesure où il s'agit simplement de transporter le corps humain d'un lieu à un autre, dans un navire, une voiture ou un wagon, on ne voit pas pourquoi le transporteur ne serait pas responsable des accidents ou avaries qui pourraient l'atteindre au cours du voyage, dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un ballot de marchandises ou d'un animal. Il n'y a qu'une différence. C'est que le corps humain est un colis animé d'une volonté propre et une personne responsable. Il pourra, par l'exercice de cette volonté, contrarier les dispositions prises par le transporteur pour lui assurer un transport sans encombre ; il pourra aller lui-même, par une imprudence, au-devant de l'accident, mais, en prouvant ces faits, le transporteur sera déchargé de toute responsabilité. » Note S. 1900.2.57.

(3) Huc, *op. cit.*, t. X, nos 400 à 405.

sonne la protection et la défense que l'on reconnaît devoir au colis », que l'on accorde plus difficilement des dommages-intérêts à raison de la mort d'un voyageur ou des blessures reçues par lui qu'à raison de la perte ou des avaries des marchandises (1).

C'est cependant ce qui arrive dans le système délictuel où une même catastrophe peut ouvrir un recours à un voyageur pour l'indemniser de l'avarie survenue à un colis engagé en grande vitesse parce que le voiturier n'a pas de cas fortuit à invoquer à sa décharge, et laisser sans réparation les blessures qu'il a reçues parce qu'il n'arrive pas à établir la faute de la Compagnie.

S'il y avait lieu de distinguer entre les deux espèces de transports, la logique conduirait à une solution tout opposée. « L'avarie des marchandises n'est jamais qu'un dommage matériel et d'ordre privé, la sécurité des personnes touche à l'ordre public, et l'accident survenu à une personne implique presque toujours une infraction pénale. » « Ne serait-ce point faciliter l'impunité, inciter le voiturier à la négligence, que de consacrer à son profit une sorte d'irresponsabilité de fait, par l'obligation imposée à la victime de fournir une preuve toujours difficile » (2) ?

Et qu'on ne vienne pas objecter que le voyageur n'étant pas une chose, ne saurait être mis sur le même pied, que le voiturier ne fait que mettre à sa disposition un convoi dont il peut librement user, et que l'article 1784, dérivant du principe d'après lequel toute personne

(1) « Attendu, lisons-nous dans un jugement du tribunal civil de Rouen, du 5 juillet 1898, que la Compagnie défenderesse serait mal fondée à prétendre que le transport des personnes déroge à toutes les règles du droit, alors surtout que cette prétention aurait pour conséquence de la déclarer irresponsable à moins que la preuve de sa faute ne fut rapportée, de la mort de milliers de personnes qui lui confient leur existence, alors qu'elle serait responsable de la perte de leurs bagages, en dehors même de toute preuve de faute à sa charge ; qu'on ne peut supposer que le même contrat engendre des conséquences aussi différentes, ni que le législateur ait moins de souci de la perte des personnes que de celle des choses. » D. 99.2.317. — Concluent encore par *a fortiori* ; C. Paris, 27 novembre 1866, S. 67.2.320 ; Cour supérieure de just. de Luxembourg, 2 août 1877, D. 85.1.434, en note ; Trib. civ. Seine, 11 mars 1891, *Gaz. Trib.*, 8 et 9 août 1892 ; Trib. comm. Seine, 16 août 1893, *Gaz. Trib.*, 26 mars 1894 et de nombreux arrêts Cour de Bruxelles, cités plus loin. — Parmi les auteurs, citons : Sourdat, *op. cit.*, n° 1058 : « A nos yeux, le contrat est le même, qu'il s'agisse du transport des personnes ou de celui des choses. La Compagnie fournit ses wagons, ses locomotives, son personnel et, de plus que le voiturier ordinaire, la voie de fer qu'elle a construite et qu'elle est chargée d'entretenir en parfait état de viabilité. L'usage spécial de toutes ces choses, dans le but spécial que les parties se proposent, doit être assuré au voyageur avec toute garantie de sécurité ; » et Bédarride, *Des chemins de fer*, n° 440. — « C'est interpréter sainement la loi, soutient M. Sarrut, que de dire avec la doctrine et plusieurs arrêts, que les dispositions des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, s'appliquent *a fortiori* au transport des personnes. » Note D. 85.1.453.

(2) Sarrut, note D. 85.1.433.

doit veiller sur ce qui lui est confié, est sans application aux voyageurs.

Sans doute, le voyageur n'est pas confié, mais il se confie au transporteur, se livre à ses soins, s'abandonne dans une entreprise dont il ne connaît pas les rouages, à la direction qu'il lui imprimera ; non seulement il est obligé de se conformer à des règlements minutieux et multiples, mais il se voit forcé, en montant dans une voiture, de se livrer à la discrétion du voiturier ; il est donc en droit d'attendre de lui des garanties toutes spéciales et on comprend maintenant que le transporteur doive le remettre à destination tel qu'il l'a reçu, indemne de toute blessure, de toute mutilation (1).

Il y a cependant entre les marchandises et les voyageurs « une nuance que l'on ne peut nier ». Les marchandises ne peuvent se soigner, se sauver, se perdre. « Sur le colis, matière passive et sans résistance, le transporteur exerce une maîtrise : s'il périt, c'est pour avoir été l'objet d'une absence de garde ou d'une manutention défectueuse, sauf preuve du contraire. » Les personnes, au contraire, sont en état de vouloir et d'agir ; êtres responsables, elles ont pu contrarier par leur propre imprudence l'action du voiturier, s'exposer d'elles-mêmes à un préjudice ou s'y soustraire ; elles ont pu ne tenir aucun compte des recommandations qui leur sont faites, violer les règlements et être cause de l'événement dont elles ont souffert. La différence n'est pas contestable. Que de voyageurs par voie de fer se blessent pour avoir voulu descendre avant l'arrêt du train ! La Compagnie n'est pas responsable.

« Ces variétés de fait modifient-elles le droit (2) ? Les accidents dus à l'imprudence du voyageur ne peuvent-ils pas, continue M. Labbé (3), être ramenés à l'idée commune de la perte ou de la détériora-

(1) « De ce que l'obligation de conserver et de restituer est la conséquence du contrat de transport, il résulte, conclut M. Fromageot, que cette obligation incombe au transporteur, quel que soit l'objet à transporter ; il n'y a pas à distinguer si c'est une personne ou une chose ; et comme l'ordre des preuves n'est que la conséquence du caractère contractuel de cette obligation, il doit être le même dans les deux cas. » *De la faute...*, p. 244 et 245. Il faut appliquer dans toute sa rigueur le principe général d'après lequel toute personne est tenue de veiller sur ce qui lui est confié.

(2) Oui, s'il fallait en croire M. Le Courtois, note S. 89.2.611. — En réalité, cette objection déplace la question, qui se rattache à la preuve et non à l'étendue de la responsabilité. « Le lien de droit, dit fort justement M. Saintelette, *op. cit.*, p. 89, ne change pas d'origine et de nature avec l'objet ; contractuel quand il s'agit de choses, il ne peut pas cesser d'être contractuel, si c'est de personnes qu'il est question. »

(3) Labbé, « Examen doctrinal », *Revue critique*, 1886, p. 434 et suiv. — A ceux qui se demandent s'il est équitable de présumer le voiturier responsable d'accidents qui peuvent être le seul fait de la victime, M. Cavaré (*op. cit.*, p. 98-99) répond à son tour qu'il existe dans le transport des choses un cas analogue, où l'on traite le voiturier aussi sévèrement au point de vue de la preuve. « L'article 103 du Code de commerce impose au voiturier la preuve de l'existence d'un vice propre à la

tion par le vice propre de la chose ? Le transporteur s'exonère en prouvant que l'objet a péri par son vice ou son imprudence propre. C'est par rapport à lui un cas fortuit.

« Il peut néanmoins paraître singulier que, dans un procès, un dommage éprouvé personnellement par une des parties soit rejeté sur l'autre quand il est possible que le dommage provienne du fait même de la personne blessée, et quand la cause en demeure incertaine. La nature déclarée de la marchandise à transporter, révèle les vices dont elle est susceptible et les soins spéciaux dont elle doit être entourée. La Compagnie peut refuser les colis mal apprêtés, mal enveloppés. Il y a là, contre elle, un principe de responsabilité. L'extérieur des voyageurs n'annonce pas les imprudences dont ils sont capables et la Compagnie est tenue de les recevoir dans des conditions identiques pour ceux de chaque classe.

« On tiendrait compte de cette différence essentielle en décidant que le voyageur blessé doit prouver, c'est-à-dire convaincre le juge, que sa blessure provient d'un accident de transport. Le fait du transport n'a pas eu sa régularité ordinaire et le dommage a eu lieu au moment de ce trouble accidentel. Ce serait ensuite à la Compagnie à établir que cet accident est un cas fortuit ou de force majeure.

« Dans ce système, on partagerait la preuve entre les parties contractantes en vertu de cette interprétation du contrat : le voyageur doit être transporté ; mais il doit avant tout se préserver des dangers étrangers au mode de transport ou même inhérents à ce mode de transport dans sa marche la plus régulière » (1).

Indépendamment d'ailleurs de cette opinion, la différence de fait qui a inspiré la distinction, base du système délictuel, est sans importance pour la solution du point de droit contesté. M. Emion (2) a

chose transportée, s'il veut se libérer. Or le vice propre est, dans bien des cas, fort difficile à constater ; c'est souvent un défaut de structure intime, qui échappe aux sens, que rien ne révèle, dont les experts les plus habiles ne sauraient affirmer l'existence. Le législateur ne s'est point arrêté à cette considération ; il a mis les cas douteux à la charge du voiturier. »

(1) Rien ne nous semble plus naturel que cette restriction au principe contractuel. Nous l'avions posée dans notre première partie, en spécifiant « l'accident de transport » qui seul devait nous occuper. — M. Labbé, qui vint ajouter de puissants développements aux théories de MM. Sainctelette et Sauzet, a, dans la même dissertation, proposé d'appliquer ce même système au contrat de travail et voici la formule qu'il lui proposait : « Le patron garantit jusqu'à la limite de l'impossible l'innocuité des substances et des instruments qu'il fournit, l'innocuité des milieux artificiellement organisés par lui pour la confection du travail. Il en résulterait que l'ouvrier devrait prouver que sa blessure provient d'une substance, d'un appareil, d'une installation fournie ou créée par le maître. Cela prouvé, il obtiendrait une indemnité, à moins que le patron n'établisse le cas fortuit ou la force majeure, c'est-à-dire l'impossibilité de prévenir l'accident et de rendre inoffensif l'instrument confié, le milieu dans le sein duquel l'ouvrier devait être placé et retenu. »

(2) Emion, *Traité de l'exploitation des chemins de fer*, p. 112.

démontré qu'il y a, chez ceux qui en tirent cette conséquence, une confusion entre deux choses essentiellement distinctes, entre les mesures de précaution que peuvent prendre les voyageurs et celles que doit prendre le transporteur. Il ne s'agit point, en effet, de rechercher dans quelle mesure l'objet lésé, chose ou personne, a, par sa faute, atténué, peut-être même fait disparaître la responsabilité du voiturier ; il s'agit d'une question de preuve. Or, en droit, nous avons vu que c'est au voiturier, qui n'a pas rempli les conditions du contrat, à se justifier.

En fait, il est plaisant de soutenir qu'« une personne, être intelligent, actif, libre, est capable d'éviter avec un peu de prudence tous les dangers, même dans le séjour dans l'intérieur du wagon » (1). Une fois le contrat conclu, le voyageur est, comme les colis, sous la mainmise du voiturier : il doit se conformer aux indications, aux ordres même qu'on lui donne ; il n'a ni la surveillance des locaux, ni la direction du véhicule. Dans les gares, ce voyageur est déjà dans une atmosphère particulière, sollicité par les employés, sous le coup de défenses spéciales. Tant qu'il est sur les quais, il faut bien qu'il se laisse guider par les placards, et les indications des agents. C'est à la Compagnie à organiser le service, de façon que le voyageur qui a, sans doute, possession de lui-même, liberté de se mouvoir et de se conduire, ne soit pas exposé en se rendant à son train, à se faire écraser. Elle connaît les heures de passage des trains sur ses lignes ; elle sait d'avance que les voyageurs arriveront, vers telle heure, par telle porte dont elle garde l'issue, auront tel trajet à parcourir ; c'est à elle à prendre ses mesures pour qu'ils ne courent aucun danger.

Une fois en voiture, que devient la liberté d'action du voyageur ? Comment peut-il éviter les périls qui le menacent ? Tout à l'heure, il pouvait encore, en prêtant une attention soutenue à ce qui passait autour de lui, et en usant de présence d'esprit, éviter certains accidents, mais dès le moment où il est enfermé dans son compartiment, il est presque aussi inhabile à se garantir que tel ballot dans le fourgon.

Le train a une telle allure qu'il ne voit guère ce qui se passe, et quand même il pourrait observer en avant et en arrière du convoi, en quoi sa situation serait-elle améliorée, puisqu'il ne connaît ni les signaux, ni les règles d'exploitation technique des chemins de fer, pas plus qu'il n'est compétent dans la conduite d'un navire. Comment donc pourrait-il protester si les employés violaient leurs instructions ? N'ayant aucune action sur le mode de locomotion, ne pouvant ni leur donner d'ordres, ni même les surveiller, il est à la merci des agents du transporteur. L'accident, quand il se produit, est si soudain, que

(1) Extrait du Mémoire de la Compagnie défenderesse, qui a donné lieu à l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884.

son effet néfaste est achevé quand il s'en aperçoit; est-il arrivé de nuit, le voyageur n'a peut-être été réveillé qu'au moment de l'accident dont il a été victime et par l'effet de cet accident.

Il n'a pu prendre, dans son intérêt, aucune mesure de précaution, en ce qui touche au service, il n'a pas pu se protéger contre l'imprudence de la Compagnie, il n'a eu ni les moyens matériels, ni la compétence nécessaire pour rechercher si toutes les mesures de sécurité ont été prises par le voiturier. Il n'a pas pu prévoir le sinistre, il n'a pu intervenir en aucune façon et l'événement l'a saisi, comme il aurait frappé une chose inanimée (1).

Et c'est le plus souvent qu'il est ainsi « être passif, inhabile à détourner par lui-même les conséquences d'un fait qui se produit hors de sa faculté de penser, de prévoir et d'agir et dont il n'a connaissance qu'au moment même où il en est victime ».

Le voyageur devient nécessairement incapable de veiller lui-même à sa propre sécurité, et dans des proportions d'autant plus grandes que le mode de transport est plus puissant et plus perfectionné. Il est donc juste et nécessaire que ce soit au voiturier, directeur du travail, à garantir au voyageur qui obéit, une sécurité entière.

Mais, dit-on, puisque l'accident peut avoir pour cause aussi bien la faute ou la négligence du transporteur, que l'imprudence du passager, pourquoi présumer la première plutôt que la seconde (2) ?

(1) Pour les accidents survenus sur un navire, le passager conserve une liberté d'allures plus grande qu'en wagon, et on y conçoit beaucoup plus facilement encore des accidents dus à son imprudence. Est-ce à dire cependant qu'il pourra éviter les accidents ? « Mais veut-on dire de quelle manière le passager qui, à bord, n'a aucune autorité, peut éviter la manœuvre fautive ordonnée par le capitaine, et qui met ses jours en danger, même si ce passager en a conscience ? Pourrait-il échapper à un abordage occasionné la nuit par une négligence de l'officier de quart, à un échouement, alors qu'il repose dans sa cabine ? Comment s'opposera-t-il à l'exécution inopportune d'un ordre, d'une consigne, enjoins à un homme de l'équipage ? A l'inverse, de quelle manière peut-il prévoir qu'une consigne ne sera pas exécutée ; une coupée devait être fermée la nuit, elle reste ouverte ; dans l'obscurité, le passager trébuche, tombe et se noie : pouvait-il échapper à la mort ? La machine étant en mauvais état ou mal entretenue, il survient une explosion, dans laquelle le passager est blessé... Ici encore, la différence que l'on veut établir entre les choses inertes et la personne douée de vie, n'aboutit à aucune différence dans le résultat des fautes ou des négligences du transporteur. » Le Roy, *op. cit.*, p. 47-48. Et on voit aussitôt combien est équitable le système contractuel, tempéré par M. Labbé : Le passager devant, comme préambule à son recours, convaincre le juge que l'accident a été occasionné par un trouble quelconque dans l'ordre normal des choses, par tel fait qui se rattache au transport, moyennant quoi ce sera au voiturier à prouver que le passager a commis une imprudence ou que l'accident résulte d'un cas fortuit, qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher. Cette théorie, dit M. Labbé, est la « vérité juridique ».

(2) On base sur la loi, les usages, la volonté des contractants, une obligation à la charge du voiturier, soit, Mais le contrat de transport est synallagmatique. Le voya-

Il n'y a pas, en réalité, présomption de faute (1), et sinon, l'argument s'appliquerait aussi bien au système inverse ; il y a juste application des principes du droit ; et, qui plus est, la solution qui en découle est des plus équitables, puisqu'elle fait peser la charge de la preuve sur qui seul, des deux parties, peut la fournir avec quelque chance de succès.

Les transports de personnes, comme le remarque M. Saintelette, se font aujourd'hui dans des conditions qui rendent le plus souvent très difficile la preuve d'une faute précise, imputable à un agent déterminé.

La victime, saisie peut-être dans son sommeil, est toute à sa douleur ; sa famille prévenue s'occupe de lui donner les premiers soins, et pendant ce temps, les agents de la Compagnie ont arrangé les choses et préparé leur système de défense. Elle n'a ni l'expérience, ni la compétence nécessaire pour découvrir la cause précise de l'accident, souvent difficile à trouver même pour les gens du métier, après qu'une catastrophe a tout bouleversé. Comment établirait-elle la preuve indispensable à tout dédommagement ?

Combien serait-il difficile au voyageur, à condition déjà qu'il ne soit pas mort sur le coup, ou trop gravement contusionné pour avoir conscience de ce qui s'est passé, de témoigner de façon utile, d'apporter des renseignements assez précis pour éclairer le tribunal.

« Le voyageur connaît-il, parmi les rouages compliqués de l'industrie du transport, celui dont le mauvais fonctionnement a causé le sinistre ? Est-ce la rupture d'un essieu, l'excès de vitesse, le mauvais entretien de la voie, l'imprudence d'un mécanicien ? Est-ce une erreur

geur, lui aussi, a dû s'engager de par l'équité, à être prudent, à se conformer aux règlements de la Compagnie, à exécuter le contrat avec bonne foi et une entière soumission aux ordres donnés, à prendre au surplus des précautions inspirées par les circonstances diverses qui pourront se présenter ; lui aussi, il a ses obligations. Un accident arrive ; pourquoi présumer qu'une des parties a manqué à son devoir plutôt que l'autre ? alors que les deux explications sont possibles, alors qu'elles peuvent même être exactes toutes deux, chacune dans une mesure plus ou moins large ? Pourquoi *a priori*, avant tout examen de la question, le dommage serait-il présumé avoir sa cause unique dans la faute du voiturier plutôt que dans celle du voyageur ?... C'est pourtant, ajoute-t-on, ce que fait la théorie contractuelle, et on en conclut qu'elle crée une présomption qui, en l'absence d'une clause spéciale, ne trouve aucun appui dans la convention et ne peut découler que d'un texte de loi.

(1) « L'imprudence, dit M. Le Roy, *op. cit.*, p. 50 et s., ne doit pas être présumée : le mot, par lui-même, ne signifie-t-il pas acte contraire à l'instinct naturel de conservation, inné chez tout être vivant ?... L'on ne doit pas présumer que le passager se mettra en faute contre lui-même, en s'exposant à un dommage physique... L'imprudence, nuisible au passager lui-même au premier chef, ne doit pas être présumée de préférence à la faute ou à la négligence du transporteur. Ne pas commettre d'imprudence est une obligation du passager envers lui-même, et non pas envers le transporteur, alors que ce dernier est tenu d'une obligation bien positive, celle de veiller à la sécurité des personnes qu'il transporte. »

de route, une confusion de phares, une manœuvre mal exécutée, l'inattention du capitaine, la faute du matelot ? Le voyageur l'ignore. Le voiturier le sait le plus souvent, ou du moins ses employés le savent ; et s'ils ne viennent pas témoigner en faveur du voyageur contre leur commettant ou contre l'un de leurs camarades, ils témoignent en faveur du voiturier, ne serait-ce que pour se disculper (1). »

Ceux qui commandent et exécutent savent qui a failli, et ont le pouvoir et le devoir de faire toutes enquêtes utiles, d'interroger personnel et voyageurs, de faire avec témoins toutes constatations nécessaires à déterminer les causes de l'accident.

Le voyageur a pu être lui-même la cause de son malheur. « Mais de ce qu'un créancier peut être lui-même l'auteur du dommage qu'il subit, a-t-on jamais songé à conclure que les principes de la faute contractuelle devaient cesser de s'appliquer. »

D'ailleurs, s'il s'en remet avant tout du soin de sa sécurité à la diligence du transporteur, n'est-ce pas par un surcroît de prudence inspiré par l'esprit de conservation qu'il veille lui-même à sa propre sûreté ?

Si donc la liberté du voyageur peut compromettre les précautions prises, en sens inverse l'usage de cette liberté peut tourner à l'avantage du voiturier et souvent son intelligence et sa surveillance personnelles auront pour effet de corriger la négligence du transporteur, d'éviter ou de limiter les conséquences fâcheuses d'une faute qui eût été désastreuse s'il avait été objet inerte.

D'autre part, l'imprudence du voyageur est une chose exceptionnelle et par cela même remarquable, alors que la négligence du voiturier se traduira fréquemment par une omission ou une abstention très délicate à percevoir pour un non initié. Commise par le voyageur, par cela même que ce n'est pas un acte naturel, elle attirera l'attention de ceux qui s'en trouvent témoins, des autres voyageurs ; ou même elle laissera une preuve visible dans le dérangement apporté au matériel.

L'obligation imposée au voiturier n'est donc pas si lourde qu'on veut bien le dire ; une connaissance approfondie des moindres détails de son entreprise lui rend aisée une preuve généralement pénible.

« Et puis, observe M. Wasselin (2), en admettant même que l'obligation soit aggravée pour le transport des voyageurs, ce motif ne suffirait pas pour faire admettre la solution combattue. Du moment où cette obligation est susceptible d'exécution, et cela n'est pas douteux, le voiturier l'assume : il doit la remplir. »

En résumé, quand il se produit un accident, le système contractuel ne présume pas la faute du transporteur puisqu'en droit, la preuve

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 76.

(2) Wasselin, *Les accidents de personnes et la responsabilité du voiturier*, p. 44.

doit être mise à la charge du débiteur qui n'exécute pas son obligation librement prise ; et quand même cela serait, on aurait mauvaise grâce à le lui reprocher, puisqu'il est équitable de la mettre à la charge de celui qui peut la faire le plus facilement.

Il n'en faut pas tant pour justifier de la part du voiturier l'obligation de « fournir la sécurité au voyageur et de le rendre sain et sauf à lui-même » (1).

On pourrait redouter une conséquence de l'opinion contractuelle en observant que l'article 1137, à la différence des articles 1382 et 1383, ne permet pas d'atteindre la faute très légère : « Tenu contractuellement, nous dit-on, le voiturier ne devra que les soins ordinaires d'un bon père de famille. Pour procurer au voyageur blessé l'avantage réel du renversement de la preuve, vous lui enlevez celui de pouvoir invoquer contre son débiteur, l'existence d'une faute très légère. Mais l'article 1137 n'établit pas une commune mesure dont l'égalon soit fixe. Or, s'il est un contrat où un bon père de famille doit être particulièrement soigneux, c'est évidemment celui où un défaut de soins peut mettre en péril la vie des personnes. Telle négligence donc qui, dans un contrat où une valeur pécuniaire est seule en jeu, aurait pu être excusée, sera, au contraire, considérée comme un manquement peut-être grave, aux obligations résultant de notre contrat. D'autre part, la *culpa in omittendo*, qui ne saurait être atteinte par une action en responsabilité délictuelle, sera réprimée par l'action contractuelle » (2). Sur ce point encore, l'avantage de notre théorie est donc aussi évident qu'en ce qui touche à la preuve.

Voilà donc une foule de raisons de fait, de droit, d'équité et de logique qui militent en faveur de l'application de la responsabilité contractuelle aux rapports du voiturier avec le voyageur, et cette solution est conforme à celle que donnerait le bon sens.

(1) On comprend dès lors la raison qui justifie la différence que nous créons entre le voyageur blessé et un *quidam* mutilé par le même accident : la situation du voyageur n'est pas celle de tout individu. Sans doute, dira-t-on, il a suivi la foi du voiturier, mais dans combien de cas l'a-t-il librement choisi, puisque souvent il n'en existe qu'un à faire le service dont il doit user ? Depuis l'exécution du contrat, une situation de fait exceptionnelle a été créée, qui met en quelque sorte le voyageur à la merci du transporteur, et celui-ci a accepté les conséquences de cette situation, toutes choses qui n'existent pas pour le tiers. Il est donc juste et équitable que le sort du voyageur, quant à la charge de la preuve, soit adouci.

(2) Elie Bouteaud, *op. cit.*, p. 77. — « Le système de la doctrine est supérieur à celui de la jurisprudence, parce qu'il considère le transporteur comme tenu d'une obligation contractuelle, ce qui autorise à le déclarer responsable même d'une simple négligence. La jurisprudence arrive, en fait, au même résultat, mais au prix d'une inconséquence, car l'article 1382 qu'elle prétend appliquer, ne le permet pas puisqu'une simple omission n'entraîne de responsabilité qu'autant qu'il y avait obligation préexistante d'accomplir le fait omis. » Huc, *op. cit.*, t. VIII, p. 566 et s.

Et, en conclusion : c'est dans le contrat que se trouvent le principe et la mesure de la responsabilité de chaque partie envers l'autre, et la responsabilité qui incombe au voiturier vis-à-vis de son voyageur, non seulement naît à l'occasion du contrat de transport, mais encore dérive directement de son inexécution. Elle prend sa source dans le contrat lui-même ; le fait a donné ouverture à l'action dont le germe était dans le contrat : l'action est donc née plutôt *ex contractu*, que *ex facto*.

Le voiturier, en s'engageant par contrat à transporter le voyageur, lui ayant fait une promesse générale de sécurité, doit le rendre indemne à tout événement du transport. Le voyageur victime d'un accident est fondé à lui réclamer une indemnité, sans avoir à faire contre lui la preuve d'une faute spéciale commise ; il lui suffira après avoir établi sa qualité de « voyageur », d'avancer le fait matériel de l'accident, c'est-à-dire l'inexécution de l'obligation prise vis-à-vis de lui par le transporteur. C'est cette inexécution même qui constitue la faute de ce dernier. Au voiturier, d'établir s'il y a lieu, qu'elle ne lui est pas imputable, ce qu'il fera en fournissant la preuve que l'accident est dû à la faute de la victime, au cas fortuit ou à la force majeure ; à cette condition seulement, il sera exonéré.

C'est tout cela qu'exprime M. Sainctelette en disant que le contrat de transport contient une obligation générale de garantie (1), que le voiturier est débiteur contractuel de la sécurité du voyageur.

2. — *Le contrat de transport ne contient qu'une simple promesse plus spéciale de vigilance et de mesures préventives.*

Mais, d'autres auteurs, tout en respectant le principe de la responsabilité contractuelle, ont imparti aux obligations du voiturier une moindre portée, se bornant à comprendre au contrat de transport

(1) L'expression de garantie, souvent employée pour désigner l'obligation née de l'inexécution d'un contrat a l'inconvénient de paraître écarter l'idée de faute et de responsabilité, et pourrait peut-être faire croire que la dette d'indemnité est, en ce cas, comme une sorte de dette accessoire, née d'une clause de garantie tacite, en dehors et à côté de la dette principale. Ce que M. Sainctelette ni personne ne soutient. La responsabilité du débiteur est engagée directement par la violation de son contrat (faute contre le droit d'autrui) en dehors de toute garantie tacite ; seulement l'action en responsabilité est l'action même du contrat, prescriptible comme l'action du contrat, et susceptible d'être écartée par les mêmes exceptions que l'action née du contrat. V. Saleilles, *op. cit.*, n° 331, p. 431, et note 2. — De ce qu'en conséquence, le voiturier n'est pas un assureur, on ne pourrait, en l'absence de stipulation expresse, induire ni de l'usage, ni de l'équité, ni de l'intention commune des parties, que le maître serait indistinctement responsable de toutes les conséquences quelconques que peut entraîner le transport. « Prendre le contrat comme règle de décision, ce n'est donc pas exposer le voiturier à une condamnation inévitable. »

une promesse plus spéciale de vigilance et de mesures préventives.

La doctrine que nous venons d'exposer, en effet, « heureuse et séduisante », se heurte à une objection importante tirée de la volonté des parties : une responsabilité dérivant d'une obligation contractuelle n'est légitime que si cette obligation est vraiment fondée sur la commune intention des contractants. Et à défaut de clause formelle, peut-on supposer que le voiturier ait pris un engagement tacite aussi étendu, aussi « irréalisable », comme l'a dit la Cour de cassation belge, et aussi contraire à la réalité de la vie, que l'obligation de garantie absolue ?

Dans tous les cas, quelle serait l'étendue de cette obligation, excessivement variable comme toute obligation conventionnelle ? « Sous peine de nier la liberté des parties et de cacher sous les mots une véritable obligation légale, il faudrait alors admettre qu'il y aura autant de contrats différents que de volontés différentes... il faudrait se livrer chaque fois à une enquête approfondie, à une interprétation des volontés particulières et on trouverait ainsi mille mesures diverses, depuis l'irresponsabilité presque totale jusqu'à une véritable assurance... » Sous cette forme absolue, la doctrine semble donc bien ajouter au contrat, et en fausser l'esprit : cette promesse de sécurité, quand on prétend la présumer, en réalité on l'impose.

Aussi a-t-on cherché à l'adoucir afin de la rendre plus acceptable.

« Tout débiteur, dit-on, doit prendre les soins d'un bon père de famille dans l'exécution de son obligation » (1) ; c'est là une formule qui doit être appliquée aux rapports entre tous contractants ; ces soins varient nécessairement avec la nature du contrat, et nous avons vu déjà qu'ils devaient être particulièrement méticuleux dans les conventions qui intéressent la vie des personnes.

A ceux donc qui viennent nous dire : « le voiturier ne contracte aucune obligation de garantie ; il offre l'insécurité, le voyageur l'accepte », nous répondrons qu'il promet d'exécuter son contrat avec les soins d'un bon père de famille. Et le voyageur, en acceptant d'user de sa chose et de ses services, ne l'en dispense pas, pas plus que tout autre créancier n'accepte, en faisant un contrat, que son débiteur lui cause un préjudice impunément. Un voiturier qui n'aurait pas voulu, à part soi, garantir le voyageur, serait-il libéré pour cela de son obligation contractuelle (2) ?

(1) Cette règle, déposée dans l'article 1137 du Code civil, applicable malgré ses termes et *a fortiori* (arg. art. 1135) aux obligations de faire pour lesquelles le Code, s'abstenant de fixer des règles précises, laissait plus libre le domaine de la convention ou de l'interprétation, se trouve affirmée spécialement pour les chemins de fer dans l'article 49, § 1^{er} du cahier des charges : « La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité... le transport des voyageurs... »

(2) Voir les développements que donne à cette idée M. Boutaud, *op. cit.*, p. 77 et 89.

Le voiturier n'est donc pas débiteur de sécurité envers le voyageur, n'est pas tenu de le rendre à lui-même et à sa famille, après l'achèvement du voyage, valide comme il l'a reçu ; il est seulement tenu de ne pas compromettre sa sécurité par un défaut de vigilance. Il s'engage de par son contrat, à apporter à l'organisation et à l'exécution du transport toutes les précautions que comporte la vie humaine, à faire pour le salut du voyageur tout ce que la prudence suggère et que la science actuelle comporte, en un mot à fournir ses soins les plus parfaits à la bonne exécution du transport.

Il promet de veiller au meilleur aménagement possible de son industrie, au bon choix de ses préposés, au bon état du véhicule et de tout ce qu'il mettra à la disposition du voyageur, de faire pour éviter les accidents, tout ce qui est possible. Or, l'article 1147 du Code civil rendant passible des dommages-intérêts, le débiteur d'une obligation à raison de son inexécution « toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée », le seul fait de l'accident montre que toutes les mesures de sécurité n'ont point été prises et met le voiturier dans l'obligation de prouver qu'un cas fortuit l'a empêché d'exécuter ses engagements.

On arrive par ce moyen encore au renversement de la preuve ; quelque chose cependant est changé dans la situation du voiturier : un accident survient-il, sa responsabilité est engagée, comme s'il était présumé avoir failli à ses engagements, soit par incurie, soit « par un sordide esprit d'économie ». Mais celui-ci n'a plus à prouver une faute précise de la victime, un cas fortuit ou de force majeure ; il lui suffira, s'il le préfère, d'établir qu'il a pris toutes les précautions requises par les règlements ou dictées par la prudence, et cette preuve le libérera des conséquences de l'accident.

Il ne pourra plus prétendre qu'on lui demande une preuve impossible : « Qu'il prouve que les précautions que la prudence commandait ont été prises, que son matériel répond aux derniers perfectionnements de la science, qu'il a agi en un mot comme un voiturier prudent et honnête l'eût fait, et il ne se trouvera pas un tribunal pour le condamner » (1).

3. — *L'obligation contractuelle de sécurité n'entraîne aucun renversement de preuve.*

Mais, si telles sont, presque unanimement, les conclusions auxquelles

(1) Elie Bouteaud, *op. cit.*, p. 76-77. — Signalons encore une modalité spéciale de la doctrine contractuelle : on a proposé de la restreindre à la garantie des vices, par application de l'article 1721 du Code civil, relatif au louage de choses. Le contrat de transport n'impliquerait pas promesse absolue de sécurité, pas même promesse plus étroite de surveillance, mais seulement garantie des vices de construction de toutes choses servant au transport.

aboutit la doctrine contractuelle, il est quelques auteurs qui n'ont pas craint de soutenir que l'obligation contractuelle de transporter les voyageurs avec toutes les précautions possibles et les moyens de sécurité les plus perfectionnés, n'entraîne aucun renversement de preuve au profit du voyageur et ne le dispense nullement de prouver la faute du voiturier. La faute contractuelle ne se présume pas plus que la faute délictuelle, il faut la prouver.

« Le caractère contractuel donné à l'obligation, dit M. Trolley de Prévaux (1), ne dispensera pas de prouver la faute, car il faut bien prouver l'inexécution de l'obligation, laquelle se confond ici avec la faute, et ne résulte pas du seul fait de la blessure, comme elle résulterait pour le locataire ou le dépositaire d'une chose, du seul fait de ne pas la rendre (2). Enfin, cette nécessité admise, il restera aux tribunaux à régler sur les circonstances, leurs exigences quant aux faits à admettre en preuve... En matière de transport, la mort ou la blessure reçue dans un train en cas de déraillement ou de collision, fera apparaître par elle-même la faute du voiturier ; la mort ou la blessure d'un voyageur livré à lui-même dans une gare et qu'un train a heurté, laissera plus à faire pour prouver cette faute. L'équité trouvera ainsi satisfaction, non dans un renversement de la preuve, mais dans l'appréciation de ses éléments. »

De ce qu'un accident s'est produit au détriment d'un voyageur, pendant la durée d'exécution du transport, il ne s'ensuit pas inévitablement que le voiturier n'ait point accompli les obligations du contrat ; cette inexécution est précisément en question et la preuve que le voiturier a manqué à sa promesse doit rester à la charge du voyageur. Il n'a pas en effet garanti la sécurité, il a simplement promis ses soins attentifs, son fait personnel de surveillance.

De ce que certaines mesures de prudence auraient été omises par le transporteur, cela ne fait pas encore qu'il soit l'auteur de l'accident ; toutes les imprudences commises n'aboutissent pas en effet à des ca-

(1) Trolley de Prévaux, au *Répertoire alphabétique* de Dalloz, *Suppl.*, t. XV, *Vo Responsabilité*, n° 58.

(2) « Il ne faut pas, dit M. Planiol (*Revue critique*, 1888, « Examen doctrinal », p. 281-282) confondre l'obligation de restituer ou de rendre avec l'obligation de faire. Quand un créancier se présente pour demander la livraison ou la restitution d'un corps certain, il n'a rien à prouver que l'existence de sa créance, sauf au débiteur à prouver le cas fortuit ou la force majeure qui le libère. Si cette preuve est à sa charge, c'est parce qu'elle découle de son obligation de restituer et non de son obligation de surveiller. Or, le patron n'est pas tenu de ces deux obligations, il n'en a qu'une. Il n'est pas tenu de rendre l'ouvrier sain et sauf à sa famille ou à lui-même après l'achèvement des travaux, il n'est pas son assureur. Il est seulement tenu de ne pas compromettre sa sécurité par un défaut de précaution. » Le raisonnement serait le même, appliqué au contrat de transport.

tastrophes, et celle qui est arrivée peut tenir à une autre cause. L'inaccomplissement de l'obligation du voiturier, même démontrée, ne suffit donc pas pour engager sa responsabilité et le voyageur n'est pas dispensé de prouver que l'accident dont il a été victime a eu pour cause la négligence cominise. Pour arriver au renversement de la preuve, il faudrait établir contre le voiturier une double présomption, en vertu de laquelle on admettrait jusqu'à preuve contraire : Que le voiturier est en faute, et que sa faute a provoqué l'accident, ce qui serait évidemment exagérer l'étendue de son obligation ; on ne peut donc le déclarer responsable par cela seul qu'il ne réussit pas à prouver que la cause de l'accident ne lui est pas imputable.

Il faudra, de toute nécessité, que, pour justifier sa demande en indemnité, la victime prouve l'obligation spéciale qu'avait prise vis-à-vis de lui le transporteur, dont il était tenu à ce moment précis, et démontre que le manquement à cette obligation a entraîné l'accident. Elle établira, par exemple, que l'accident provient d'un manque de vigilance à laquelle, d'après l'intention des parties, le voiturier était tenu. Cette preuve faite, le voiturier « ne pourra se disculper que par un cas fortuit ou de force majeure et devra répondre des manquements à cette obligation, que celle-ci lui ait été imposée par un texte formel, commandée par les précautions les plus essentielles, ou inspirée par les perfectionnements les plus récents » (1).

Cette opinion, qui donne raison à l'une des propositions de la théorie de l'unité de la responsabilité, à savoir que « la controverse sur la nature délictuelle ou contractuelle de l'obligation du voiturier ne conduit nullement à trancher la question du fardeau de la preuve » (2), a été surtout défendue à propos des accidents du travail (3), et à ce sujet, a passé en partie dans la jurisprudence belge (4).

Le but que l'on poursuivait ne serait donc pas atteint. Tout l'avantage de cette longue argumentation, donnant au voyageur le contrat pour point d'appui, serait qu'au lieu de devoir prouver directement une

(1) De la Gorce, *op. cit.*, qui suit l'opinion de M. Trolley de Prévaux, p. 278.

(2) Marcel Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 1857.

(3) Voir, notamment : Glasson, *Le Code civil et la question ouvrière*, 1886 ; A. Desjardins, « Le Code civil et les ouvriers », *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1888 ; Lefebvre, *Revue critique*, 1886, p. 485 ; Fromageot, *De la faute*, 1891 ; Cotellet, *Revue pratique*, 1884, p. 529 ; Planiol, *Revue critique*, 1888, p. 273 et s. ; et plusieurs notes de jurisprudence. — *Contra* : surtout Labbé, notes S.85.4.25 ; 86.2.97 ; 89.4.1 ; Fuzier-Herman, « La responsabilité des accidents du travail », *Revue générale*, 1893, p. 295.

(4) La Cour de cassation de Belgique admet dans plusieurs arrêts que, si le patron prend par le contrat lui-même, l'engagement de veiller à la sécurité des ouvriers, les articles 1315, alinéa 1, et 1147 imposent cependant à l'ouvrier l'obligation de prouver que le patron n'a pas rempli son engagement.

faute précise du voiturier, il lui suffira d'établir l'obligation spéciale qu'avait contractée le voiturier vis-à-vis de lui, au moment de l'accident, et que le dommage a été occasionné par un manquement à son obligation de vigilante surveillance. Ce qui, en définitive, laissait au voyageur la charge de la preuve.

Mais cette négation du renversement de la preuve trouvait relativement peu d'adeptes. Malheureusement, le mouvement en faveur de l'unité de la responsabilité, contemporain du renouveau de vogue du système contractuel, et qui rendait inutiles ces travaux puisqu'il battait en brèche la « vieille distinction » des deux responsabilités, s'il fut important et eut une certaine vogue, n'était pas le seul à contrebalancer les bons effets qu'on attendait de la théorie contractuelle.

L'ennemi était dans la place : le système contractuel mitigé n'était pas si éloigné du système délictuel amendé ; et si, pendant quelques années la jurisprudence française a penché vers l'application de la théorie contractuelle, nous voyons cette jurisprudence perdre pied chaque jour au point que bientôt, demain peut-être, l'influence de notre mouvement doctrinal sur les sentences des magistrats n'existera plus qu'à l'état de souvenir.

Il fallait trouver à la responsabilité une base plus extensive, qui permette de protéger plus efficacement la victime. Chose curieuse, c'est le système de M. Sainctelette qui permettra de la trouver.

« En dernière analyse, dit M. Saleilles (1), il pourra sembler aujourd'hui que ce principe de droit privé est un expédient qui, poussé à ses dernières limites et admis dans toute sa généralité, est par trop radical. Il se réduit en somme à une interprétation de volonté. Mais si l'on veut y regarder de près, on devra reconnaître que cette obligation contractuelle que l'on impose au maître sera souvent la dernière à laquelle il ait songé. Et si le maître fait accepter des clauses qui le déchargent de la preuve et le ramènent au droit commun, que deviendra alors la présomption de garantie tacite ? On demandera, sans doute qu'on en fasse une garantie légale dont le patron ne puisse se dégager... Mieux alors vaut reconnaître, tout de suite, qu'il ne s'agit plus d'une convention libre, mais d'une clause forcée, pour raison d'intérêt public ; et mieux vaut alors lui restituer son véritable caractère d'obligation légale et non contractuelle. »

« C'est un mérite dont nous sommes absolument redevables à M. Sainctelette, d'avoir quitté enfin le terrain de la faute délictuelle et le domaine de l'article 1382, tel que l'explique l'école traditionnelle, pour en revenir à celui d'une clause obligatoire du contrat ; car lors-

(1) Saleilles, *Théorie générale de l'obligation*, n° 336.

qu'on parle de clause contractuelle obligatoire, on n'est déjà plus dans le domaine du contrat, mais dans celui de la loi (1). »

Avec l'obligation légale, on abandonnera la notion de faute qui ne rendait pas les résultats que l'on voulait atteindre, pour chercher en dehors d'elle le fondement d'une responsabilité plus étroite et plus rigoureuse du voiturier. On justifiera cette obligation légale par l'idée de risque, et on tirera de cette idée nouvelle des développements inattendus.

§ 2. — La jurisprudence. — Son évolution.

Le système contractuel a marqué de son empreinte la jurisprudence française et surtout la jurisprudence belge. Mais, de chaque côté de la frontière, la Cour suprême a fini par le repousser et actuellement, tandis qu'en Belgique la question, tranchée par une loi, ne se pose plus, en France, la vogue est de plus en plus au système délictuel.

S'appuyant sur deux décisions : l'une de la Cour de Paris, du 20 juin 1836, l'autre de la Cour de cassation du 1^{er} mai 1855, M. Sarrut affirme que « la jurisprudence a toujours admis que le voiturier contracte l'obligation de transporter avec tout le soin qu'exige la sécurité des personnes, et qu'en vertu du contrat de louage, il est responsable de plein droit » (2).

Mais si l'arrêt de 1836 (3) s'applique bien aux voyageurs, « les entrepreneurs de messageries contractent avec les voyageurs l'engagement de garantir la sûreté de leurs personnes de tous accidents provenant, soit de la faute des préposés des dits entrepreneurs, soit d'un vice inhérent à leurs voitures », et consacre l'obligation prise au contrat par le voiturier, de prendre toutes les mesures que comporte sa profession, l'arrêt du 1^{er} mai 1855 (4) a trait, non pas à un accident de voyageurs, mais à la perte des bagages d'un voyageur.

Quoi qu'il en soit, l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884 vint marquer le début d'une jurisprudence opposée dont ne se départira plus la Cour suprême.

(1) Saleilles, *op. cit.*, p. 443, note 2. — Dans son ouvrage : *Responsabilité et garantie*, M. Sainctelette est disposé à admettre qu'on peut rattacher à la loi l'obligation de sécurité, puisqu'on supplée au silence du contrat et qu'on en admet l'existence même malgré le contrat (p. 25, 103, 170). Nous verrons qu'il s'est laissé entraîner par la poussée des idées nouvelles.

(2) Sarrut, Note au Dalloz, en suite de l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884, D. 85.1.433. — Voir les décisions rendues entre 1830 et 1840, citées au *Répertoire alphabétique du Dalloz*, et notamment : Cass., 9 août 1837, V^o *Responsabilité*, n^o 544-2^a et Douai, 20 décembre 1839, *eod. loc.*, n. 544-5^o.

(3) C. Paris, 20 juin 1836, D. *loc. cit.*, n^o 544.

(4) Cass. civ., 1^{er} mai 1855, D. 55.1.157.

Cet arrêt, qui provoqua une abondante littérature juridique, en majeure partie hostile à ses conclusions, fut loin de rallier les suffrages de tous nos tribunaux, et donna lieu en jurisprudence à une lutte sans précédent.

Le plus ferme soutien de la théorie contractuelle fut sans contredit le tribunal de commerce de la Seine, qui s'opposa longtemps sans faiblir à la doctrine de la Cour régulatrice.

De nombreuses décisions, rendues notamment de 1885 à 1895, sont unanimes dans leurs déductions et presque toutes rédigées dans les mêmes termes concis et précis : « Attendu, dit par exemple le jugement du 21 juin 1893, que, sans qu'il y ait lieu de rechercher si la demande du voyageur doit procéder de l'article 1784 ou de l'article 1382 du Code civil, il est constant que, par le fait de l'occupation par le demandeur d'une voiture de la Compagnie l'Urbaine, un contrat de transport s'est formé entre cette Compagnie et le voyageur ; — que la Compagnie s'engageait à transporter le voyageur en veillant à sa sécurité et à le déposer sain et sauf à l'endroit qu'il avait désigné au préposé de la Compagnie ; — et qu'il est constant que, par le fait de l'accident survenu, le contrat dont il s'agit n'a point reçu de complète exécution... » (1).

Ce qui revient à dire qu'en prenant en charge la personne du voyageur, le voiturier s'oblige implicitement à la remettre saine et sauve ; que le contrat de transport emporte nécessairement une obligation générale et absolue de sécurité ; que le voiturier est garant pendant l'exécution du contrat de transport, de la sécurité des personnes, est responsable *a priori*, sans que le voyageur ait à rechercher ni à établir si l'accident provient d'une défectuosité du matériel, du défaut d'entretien des voies ou de la faute d'un agent.

Une fois cependant, en 1893, sans doute en raison des controverses

(1) Cette argumentation-type est extraite du jugement du 21 juin 1893, rapporté dans *Le Droit* du 19 juillet 1893, et la *Gazette des Tribunaux* du 26 août 1894. — Dans le même sens, et toujours du tribunal de commerce de la Seine, nous avons relevé les jugements des 30 juin 1877, *Bulletin annoté*, 1880, p. 69 ; — 13 avril 1885, D.85. 1.433 ; 7 mars 1888, *Gaz. Pal.*, 88.1.488 ; 27 février 1889, *Le Droit*, 10 mars 1889 ; 10 octobre 1889, *Le Droit*, 25 octobre 1889 ; 19 avril 1890, *Le Droit*, 11 mai 1890, 11 mars 1891, *Pand. franç.*, 92.2.58 (1^{re} espèce) ; 8 août 1891, *Gaz. Pal.*, 91.2.317, *Le Droit*, 13 septembre 1891 ; 3 octobre 1891, *Le Droit*, 23 octobre 1891, *La Loi*, 26 octobre 1891 ; 2 mars 1893, *Le Droit*, 16 mars 1894 ; 5 avril 1893, *Le Droit*, 27 avril 1893, *Gaz. Pal.*, 93.1.504 ; 6 avril 1893, *Gaz. Pal.*, 93.1.530 ; 8 juin 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.144 ; 21 juin 1893, *Le Droit*, 19 juillet 1893 ; 20 juillet 1893, *Pand. franç.*, 94.2.16 ; 9 août 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.331 ; 16 août 1893, *Gaz. Trib.*, 26 mars 1894 ; 20 septembre 1893, *Monit. jud. de Lyon*, 23 décembre 1893 ; 10 décembre 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.459 ; 3 janvier 1894, cité par Muteau, *De la responsabilité civile* (1898), p. 623 ; 21 février 1894, *Pand. franç.*, 95.2.36 ; 8 mars 1894, *Gaz. Pal.*, 94.1.453, *Le Droit*, 7 avril 1894 ; 9 mai 1894, *Gaz. Trib.*, 27 mars 1895 ; 10 novembre 1894, *Gaz. Pal.*, 94.2.739, *Le Droit*, 12 décembre 1894 ; 6 décembre 1894, *La Loi*, 8 janvier 1895.

si vives à ce moment, et de l'hostilité que rencontrait son opinion devant certaines chambres de la Cour de Paris, le tribunal de commerce de la Seine est sorti du domaine de l'affirmation pour démontrer — avec quelle force et quelle précision, on en pourra juger — ce qu'elle avançait depuis si longtemps comme découlant de la nature même des choses :

« Attendu que le 13 octobre 1892, une voiture de la Compagnie Générale des Omnibus, ligne de Bastille-Wagram, s'est rencontrée avec un tombereau de la compagnie des Glacières de Paris à l'angle de la rue Notre-Dame-des-Victoires et de la place de la Bourse ; ... que par l'effet du choc le brancard gauche du tombereau a pénétré dans le panneau arrière gauche de l'omnibus, et que la dame Ganne, assise dans l'intérieur de la voiture, du côté gauche, a été atteinte et blessée par ce brancard ;

Attendu que le transport des personnes aussi bien que le transport des choses donne lieu à l'existence d'un contrat qui renferme des obligations réciproques, que l'une et l'autre des parties est tenue de remplir ; que l'obligation du voyageur réside dans le paiement du prix de transport et l'obligation du transporteur dans l'exécution de ce transport ; qu'à la vérité cette exécution peut nécessiter des soins et des précautions différentes s'il s'agit de choses ou de personnes, mais que, dans ce dernier cas, la responsabilité du transporteur existe dans des conditions telles, qu'il lui était matériellement possible de veiller à sa propre sécurité ;

Attendu que, si, au cours du transport, le voyageur est victime d'un accident, il conviendra de rechercher si cet accident provient de sa propre imprudence ou même sans imprudence s'il aurait pu le prévoir et l'éviter, si, placé en face du danger qui le menaçait, il a fait lui-même ce qu'exigeait sa propre sécurité et ce qu'il était en son pouvoir de faire : que dans l'un et l'autre des cas susvisés et à défaut de la faute du transporteur, la responsabilité de ce dernier pourra être écartée ;

Attendu qu'il en est autrement si l'accident s'est produit alors que le voyageur se trouvait à la place qui lui était assignée ; qu'aucune imprudence ne lui est même imputée ; qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher l'accident, et qu'il était impuissant à en atténuer les effets sur sa personne ; que dans ces conditions, et dès lors que ses facultés d'être humain ont été sans utilité pour le préserver, il a bien été, au cours du transport, sinon une chose inerte, tout au moins un être passif, inhabile à détourner par lui-même les conséquences d'un fait qui se produit en dehors de sa faculté de penser, de prévoir et d'agir, et dont il n'a le plus souvent connaissance que dans le moment même où il en est victime ;

Attendu que le système soutenu par la Compagnie des Omnibus,

tendant à mettre le fardeau de la preuve à la charge du voyageur aurait pour conséquence d'obliger celui-ci à une démonstration dont la difficulté croîtrait avec la gravité de l'accident, ce qui deviendrait même impossible en l'absence de témoins, si cette gravité était telle que le voyageur ait perdu connaissance et *a fortiori*, s'il avait perdu la vie ; qu'en fait, hors le cas d'imprudence du voyageur dont l'intervention active serait presque toujours une imprudence, tout accident dont il a été victime au cours du transport doit être réputé inhérent à l'emploi du transport, dont a fait usage le transporteur pour l'exécution d'un contrat auquel il a concouru ;

Attendu qu'en effet la faute du préposé de la Compagnie des Omnibus, ou la faute du préposé de la Compagnie des Glacières ne sont pas les seules causes possibles de l'accident, objet du procès ; qu'en dehors même de toute faute, la cause initiale peut découler de la difficulté de la direction d'un véhicule de poids et de dimension considérables, de l'habileté plus ou moins grande du conducteur à évoluer sur un terrain relativement restreint, de l'obéissance plus ou moins rapide et complète de l'attelage, toutes choses qui sont complètement étrangères au voyageur, mais qui sont inséparables de l'usage par le transporteur d'un personnel qu'il a choisi et d'un matériel qui lui appartient ; que cet usage comporte les aléas de la profession qu'il exerce dans les conditions où il lui convient de l'exercer ;

Attendu, en l'espèce, qu'en s'engageant moyennant un prix déterminé à transporter le voyageur qui lui avait confié sa personne, la Compagnie des Omnibus s'est obligée en fait à le transporter en sécurité dans la voiture qu'elle fait servir à son exploitation ; qu'en vertu des prescriptions de l'article 1315 du Code civil et dont elle excipe, il lui appartient de prouver qu'elle a rempli son obligation ; qu'elle ne justifie ni d'un cas de force majeure, ni de l'imprudence de la demanderesse ; d'où il suit que, victime d'un accident au cours d'un transport effectué par la Compagnie des Omnibus, c'est à bon droit que la dame Ganne demande réparation du préjudice qu'elle a éprouvé et que son action introduite contre la Compagnie défenderesse est recevable (1). »

On croirait, à lire ce jugement, que le tribunal de commerce de la Seine, ébranlé déjà dans sa conviction, par le sort que les juridictions supérieures réservaient à ses décisions, éprouvait le besoin de se convaincre lui-même. Il ne devait pas tarder à s'avouer vaincu par une résistance devenue quasi-unanime, et depuis le 29 mai 1895, il s'est rangé au système délictuel (2).

(1) *Le Droit*, 20 janvier 1895, *Pand. franç.*, 95.2.345.

(2) Trib. comm. Seine, 29 mai 1895, *Pand. franç.*, 96.2.16 ; *Gaz. Pal.*, 95.2.27 ; *Le Droit*, 27 juin 1895 ; 11 mars 1897, *Monit. judic. de Lyon*, 10 mai 1897.

Certains ont attribué ce qu'ils appellent « l'esprit particulier et obstiné des juges consulaires », d'une part à un prétendu dédain des textes que professeraient les tribunaux de commerce, enclins à puiser leurs éléments de décision dans l'équité (1), d'autre part à « la situation spéciale des entreprises de transport à Paris. D'abord, les rapports sont assez tendus entre certains organes parisiens et les grandes Compagnies, notamment la Compagnie des Omnibus. Le tribunal de commerce présente à cet égard un peu le même esprit que le Conseil municipal de Paris, qui tend à exiger des avantages de plus en plus importants des Compagnies. D'autre part, on peut être frappé du grand nombre de voyageurs et de véhicules circulant dans Paris ; les accidents y sont fréquents... Le tribunal de commerce est plus près des contribuables ; il voit combien leur est défavorable la jurisprudence ; et ainsi s'expliquent ses décisions bienveillantes » (2). Cette dernière considération expliquerait également que de nombreuses juridictions consulaires de province aient suivi les mêmes principes (3).

La Cour d'appel de Paris n'opposa pas à la Cour suprême cette résistance irréductible dans laquelle se retrancha longtemps le tribunal de commerce, mais dans son sein se manifestèrent des divergences de vues profondes. Dans cette joute curieuse, les diverses chambres rendaient les sentences les plus contradictoires, parfois à quelques jours seulement d'intervalle (4) ; on vit même la 4^e chambre se déjuger à trois mois de distance (5). On peut dire cependant, d'une façon générale que, pendant que la 3^e et la 7^e chambre sanctionnaient la doctrine des tribunaux de commerce (6), les 4^e, 5^e et 1^{re} chambres réformaient toutes les décisions qui avaient appliqué cette doctrine.

« Le voiturier, argumente la 7^e chambre, le 23 juillet 1894, qui se

(1) Cet argument, venant d'adversaires, contient en faveur de la thèse contractuelle, un aveu précieux et que nous retenons.

(2) Zens, *op. cit.*, p. 61 et suiv.

(3) Voir notamment : Trib. comm. Roubaix, 9 décembre 1889, *Bulletin annoté*, 1890, p. 77 et suiv. ; Trib. com. Alger, 5 novembre 1895, *Le Droit*, 21 février 1896.

(4) Le 23 juillet 1894, la 7^e chambre appliquait la responsabilité contractuelle (D. 95.2.63 ; *Annales de droit commercial*, 95.1.47), tandis que le 27 du même mois, la 4^e chambre se ralliait au système délictuel (*eod. loc.*).

(5) Se rangeant tour à tour : à la responsabilité délictuelle le 13 avril 1892, et à la responsabilité contractuelle le 27 juillet 1892.

(6) C. Paris, 27 novembre 1866 (4 arrêts), S. 67.2.320 ; 27 juillet 1892, 4^e ch., D. 92.2.557, S. 93.2.93 et *Pand. franç.*, 95.2.57 ; 8 décembre 1892, *Gaz. Pal.*, 93.2.13 ; 21 février 1894, *Le Droit*, 16 mars 1894, S. 94.2.89 et *Pand. franç.*, 95.1.36 ; 9 mars 1894, 3^e ch., *Gaz. Trib.*, 26 mai 1894, note, D. 97.2.515 ; 23 juillet 1894, D. 95.2.63, 7^e ch. ; 13 février 1895, 3^e ch., *Gaz. Trib.*, 27 juin 1895 ; 19 novembre 1894, *Gaz. Pal.*, 94.2.739. — Antérieurement, nous trouvons, dans le même sens : Paris, 27 novembre 1866, S. 67.2.320, D. 85.1.434, en note ; 16 décembre 1873, S. 74.2.126.

charge de transporter une personne, assume l'obligation d'effectuer le transport de manière que la personne arrive saine et sauve à sa destination. Le voyageur se trouve donc protégé, en cas d'accident, par la loi même de son contrat, en dehors des dispositions des articles 1382 et suivants et de l'article 1784 qui ne protège que le transport des choses. La survenance d'un accident constituant une inexécution du contrat rend le transporteur passible de dommages-intérêts, conformément à l'article 1147, s'il ne justifie pas que cette exécution provient d'une cause qui lui est étrangère. »

Les autres Cours d'appel cherchant, de leur côté, la saine interprétation juridique, se sont parfois, dans leurs hésitations, ralliées à la responsabilité contractuelle (1). Les tribunaux subirent le contre-coup de ces incertitudes (2).

L'année 1895 marqua presque la fin de cette mémorable lutte. « Les résistances que rencontrait la Cour suprême, écrivait encore M. Charmont dans la *Revue critique* de 1895 (3), non seulement n'ont pas cessé, mais paraissent plutôt s'accroître. Elle a d'abord contre elle presque tous les tribunaux de commerce : le plus important, celui de la Seine, paraît particulièrement obstiné, et sans se préoccuper de la multiplicité des appels, continue toujours à présumer la faute des Compagnies. En même temps, la Cour de Paris est restée divisée. » C'est en cette même année que, par un brusque revirement, nous trouvons les dernières traces des hésitations de la Cour de Paris, et que fut brisée l'opposition du tribunal de commerce de la Seine. Depuis, la jurisprudence accuse une préférence de plus en plus marquée et accentuée pour la responsabilité délictuelle ; les jugements dissidents se font de plus en plus rares (4), et tout porte à croire que l'arrêt de

(1) Nous avons relevé plusieurs arrêts de la Cour d'Aix : 5 juillet 1887, *Le Droit* 16 septembre 1887 et S. 87.2.230 ; 12 décembre 1887, S. 88.2.138 ; 23 juin 1894, rapp. dans Muteau, *op. cit.*, p. 623 ; 24 juin 1896, *Revue intern. de droit maritime*, 1896-1897, p. 25. Un arrêt de la Cour de Douai, du 30 mai 1894, *eod. loc.* ; un arrêt de la Cour d'Amiens du 9 mars 1879 (*Jurisprudence de la Cour d'Amiens*, 1879, p. 207), particulièrement remarquable, puisque c'est cette Cour qui deux ans plus tard, consacra le changement de jurisprudence qui motiva l'arrêt de cassation de 1884 ; un arrêt de la Cour de Lyon, du 8 janvier 1889, *Gaz. Pal.*, 89.1.696.

(2) Trib. Lyon, 22 novembre 1882, *Monit. jud. de Lyon*, 8 janvier 1882, et *Pand. franç.*, *Répertoire*, V^o *Chemins de fer*, n^o 5025 ; Trib. de paix de Paris (1^{er} arrond.), 12 juillet 1889, S. 89.2.176, *Le Droit*, 8 octobre 1889 ; et 10 octobre 1895, *La Loi* du 24 octobre 1895 ; Trib. civ. Marseille, 13 janvier 1892, *Recueil d'Aix*, 92.2.124 ; Trib. civ. de la Seine, 11 mars 1891, *Gaz. Trib.*, 8 et 9 août 1892 ; 6 avril 1893, *Gaz. Pal.*, 93.1.530.

(3) Charmont, *Revue critique*, 1895, « Examen doctrinal », p. 626.

(4) Nous avons trouvé : un jugement du trib. civ. de Rouen, du 5 juillet 1898, D. 99.2.317 ; et un autre du trib. civ. de la Seine, du 14 mai 1902 (1^{re} Ch.), *Gaz. Trib.*, 6 août 1902, *Annales des chemins de fer et des tramways*, 1902.2.162.

cassation du 14 décembre 1903 marquera la fin de cet intéressant mouvement (1).

Avant la loi du 25 août 1891, la situation des victimes d'un accident de chemins de fer, devant les tribunaux belges, était à peu de chose près et aux différents degrés de juridiction, la même que celle des voyageurs en France ; elles étaient « ballottées entre les principes de la responsabilité délictuelle et de la faute contractuelle, tantôt obligées de prouver la faute de l'Etat, commissionnaire de transports, tantôt dispensées du fardeau de la preuve, parce que la jurisprudence imputait, *à priori*, la responsabilité de l'accident au voiturier. Néanmoins un courant très marqué s'était prononcé vers l'adaptation aux personnes de la solution écrite dans l'article 1784 (2). » Et si la responsabilité contractuelle avait trouvé en Belgique : dans la doctrine, plus de défenseurs, et dans la jurisprudence toujours flottante, plus de sympathies que chez nous, peut-être que l'autorité et le renom de M. Sainctelette n'y avaient pas été étrangers.

Cette vogue, momentanée — puisque la Cour de cassation belge avait fini par adopter le système délictuel — paraît au moins étrange à M. Zens. C'est qu'en effet, le Code pénal belge de 1867 fait à celui qui blesse son prochain une situation différente de celle qu'il a chez nous.

En France, quand il y a lésion corporelle involontaire de la personne d'autrui, cette lésion peut constituer soit une infraction pénale : crime d'homicide, délit de coups et blessures par imprudence, soit seulement un délit civil : la faute prévue par l'article 1382 du Code civil. Et nous savons déjà que l'action en réparation, fondée sur les articles 1382 et suivants est essentiellement distincte de l'action basée sur le délit de blessures par imprudence, réprimé par les articles 319 et 320 du Code pénal (3) ? Le juge décide, d'après les circonstances du fait et la gravité de l'imprudence alléguée, si cette imprudence constitue un fait punis-

(1) A notre connaissance, aucune décision de jurisprudence n'est intervenue sur la question depuis cet arrêt.

(2) De la Gorce, *Du transport des voyageurs par chemins de fer*, p. 240. — En ce sens : Cass. belge, 8 janvier 1886, S. 86.4.31, D. 86.2.153 ; 29 décembre 1892, D. 93.2.299 ; Trib. Bruxelles, 26 mars 1859, *Belgique judiciaire*, 1859, p. 773 ; C. Bruxelles, 22 juillet 1859, *Pas. bel.*, 60.2.102 ; 27 juillet 1859, cité par Emion, *Manuel pratique de l'exploitation des chemins de fer*, p. 142 ; 11 décembre 1879, *Pas. bel.*, 80.2.60 ; 28 novembre 1881, *Pas. bel.*, 82.2.136, D. 85.2.128 ; 23 janvier 1882, *Pas. bel.*, 82.2.148 ; 14 mars 1883, cité par de la Gorce, *op. cit.*, p. 218 ; 14 mai 1883, cité par Sainctelette, *op. cit.* p. 96 et 97 ; 23 janvier 1884, *eod. loc.* ; 17 octobre 1888, *Pas. bel.*, 89.2.59 ; 10 décembre 1891, *Pas. bel.*, 92.2.283 ; 31 déc. 1890, *Pas.*, 91.2.231 ; 7 fév. 1891, *Belg. jud.*, 1891, p. 566 ; C. Liège, 26 mars 1892 et 25 février 1893, *Journal des tribunaux*, 1893, p. 424 ; C. sup. de just. de Luxembourg, 2 août 1877, D. 85.1.434, en note.

(3) C. cass. franç., 15 avril 1889, S. 91.1.192.

sable d'une peine correctionnelle, ou une simple faute ne donnant ouverture qu'à une action civile en dommages-intérêts (1). Quand donc le voyageur agira en responsabilité contre son voiturier, il pourra, suivant les cas, baser son recours, soit sur un délit pénal, s'il y a « faute qualifiée », soit seulement, quand cette condition n'est pas remplie, sur l'article 1382 d'après les uns, sur les articles 1147 et suivants d'après les autres. On comprend alors, dit-on, que, quand la loi pénale n'est pas en cause, on puisse discuter si la réparation sera contractuelle ou délictuelle.

Mais en Belgique, toute atteinte à la personne humaine, est un délit pénal, quelle que légère que soit la lésion produite. Toute action en indemnité pour blessures intentée par un voyageur contre le transporteur, s'appuie donc forcément sur un délit pénal. Le fait qui donne lieu à la responsabilité étant délictueux, au point de vue répressif, on n'a pu ni prévoir ni limiter par avance la responsabilité qu'on encourt de ce chef, et cette responsabilité a forcément son fondement dans un délit et non dans une convention. On ne peut donc pas, l'ordre public s'y oppose, échapper à l'application de l'article 1382 pour les dommages-intérêts qui en résultent (2).

Et M. Zens conclut que, ce qui permet à M. Saintelette de soutenir son système, c'est le silence qu'il garde sur cette situation particulière.

On a essayé (3) d'étendre à la législation française un argument analogue.

« L'obligation du patron d'assurer la sécurité des ouvriers, dit M. Planiol (4), — nous pouvons dire, puisqu'il s'agit du même point de doctrine et de situations similaires : « L'obligation du voiturier d'assurer la sécurité des voyageurs » — ne peut avoir une origine conventionnelle, parce que c'est la loi elle-même qui la crée, et que, lorsqu'une

(1) Voir sur ce point : Garraud, *Traité théorique et pratique de droit pénal français*, t. IV, n° 416.

(2) Zens, *op. cit.*, p. 65 et suiv. — Cet argument a été vigoureusement mis en lumière par M. le procureur général Mesdach de ter Kiele, dans ses conclusions déjà citées : « Imputer à autrui une lésion corporelle, disait-il, et lui en demander réparation, c'est, à n'en pas douter, lui reprocher un fait délictueux prévu et puni par la loi pénale. D'où cette conséquence que l'action intentée de ce chef ne prend pas sa source dans l'exécution du contrat ; elle appartient à quiconque, en dehors de toute convention, eût été lésé dans les mêmes conditions. » « Ce dont se plaint le voyageur, ce n'est pas d'avoir été transporté, mais d'une lésion corporelle. » Et la Cour de cassation de Belgique, dans son arrêt du 5 octobre 1893 s'est rendue à ces considérations : « L'action de la victime, a-t-elle dit, bien que s'appuyant en apparence uniquement sur l'inexécution du contrat de transport, se confond en réalité avec l'action fondée sur les articles 1382 et 1384, S. 94.4.5.

(3) Principalement, les partisans de la responsabilité unique.

(4) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 1857.

obligation est légale, elle ne devient pas contractuelle par cela seul que des particuliers l'expriment dans une convention.

« Supposez qu'un même accident fasse deux sortes de victimes... Une locomotive en manœuvre écrase à la fois un tiers et un voyageur, le voiturier sera responsable à raison du même fait envers celui qui lui est étranger et celui qui est lié à son égard par le contrat de transport. C'est donc que son obligation existe indépendamment du contrat, qu'elle est préexistante. En effet, cette obligation n'est pas autre chose que le devoir général de ne pas compromettre la vie d'autrui par négligence. Ce n'est pas le contrat qui oblige le patron (voiturier) à prendre des précautions pour ne pas tuer les passants ; le contrat n'a donc pas besoin de créer cette obligation au profit des ouvriers (voyageurs). Il n'y a de contractuelles que les obligations exceptionnelles qui ne sont pas établies par la loi d'une façon générale pour tout le monde, et qui s'ajoutent à nos charges normales quand nous entravons notre liberté naturelle par des conventions particulières » (1).

« Le patron (voiturier), déclare à son tour M. Lefebvre (2), sera responsable envers tous ou envers personne, ce qui est la négation énergique de la responsabilité dérivant du contrat, de la faute contractuelle, l'affirmation de la responsabilité régie uniquement par l'article 1382 ».

C'est encore ce que prétend M. Picard lorsqu'il dit qu'« à côté de l'action en garantie *ex contractu*, naît toujours nécessairement une action en dommages-intérêts *ex delicto* ou *quasi ex delicto*, qui prend un caractère prédominant et absorbe la première », et lorsqu'il fait découler la responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer des articles 1142, 1147, 1148, 1149 et de la loi du 15 juillet 1845, combinés ou plutôt commandés par l'article 1382 du Code civil (3).

L'argument de M. Zens ne vaudrait donc pas plus en Belgique qu'en France, mais il vaudrait autant.

Malgré l'autorité qui s'attache, notamment, à la signature de M. Planiol, son argumentation ne nous semble pas des plus probantes, car il ne répugne pas à l'esprit de concevoir la coexistence des deux responsabilités délictuelle et contractuelle, et nous croyons que rien dans nos lois ne s'y oppose.

Toute blessure, qu'elle soit ou non réprimée par la loi pénale, qu'elle constitue un délit ou un quasi-délit, ouvre à la victime un recours basé sur l'article 1382 du Code civil, pourvu qu'à l'auteur puisse

(1) « Les obligations assumées par convention ne peuvent pas avoir le même objet que les obligations légales, dit encore M. Planiol, sans quoi la convention ferait double emploi avec la loi et n'ajouterait rien à nos charges. » Note D.96.2.458.

(2) Lefebvre, article cité, *Revue critique*, 1886, p. 485 et suiv.

(3) Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 489 ; et t. IV, p. 205.

être imputée une faute ou une négligence suffisamment caractérisée. Sans doute, cette obligation légale de réparation ne deviendrait pas contractuelle parce que des particuliers l'exprimeraient dans une convention, et continuerait d'exister avec tous ses caractères, mais quel empêchement découvre-t-on à ce que deux personnes doublent, pour le cas où l'une d'elles blesserait l'autre, cette responsabilité par une convention expresse ? La même faute ferait naître en même temps, outre l'action pénale possible, deux actions civiles différentes et juxtaposées : l'action délictuelle de droit commun qu'aurait le voyageur comme le tiers, et l'action contractuelle, à lui spéciale (1). Et quel texte de nos lois limite la liberté contractuelle aux seules « obligations exceptionnelles » ? Les rédacteurs du Code, « fiers et grands esprits, ont ouvert toute large la carrière des contrats », suivant l'expression de M. Saintelette, sous la seule réserve des conventions particulières qui dérogeraient aux lois intéressant l'ordre public et les bonnes mœurs. Grâce au principe de la liberté des conventions, on peut donc faire tout contrat dont la cause ou l'objet ne sont pas contraires à l'ordre public. En admettant que tout ce qui touche à la sécurité des personnes soit d'ordre public (2), cela interdirait d'adoucir par contrat l'article 1382 et de limiter par avance la responsabilité à raison de l'accident de voyageurs. Mais ici, loin de déroger à cette loi, il s'agit seulement de lui donner, si possible, une force nouvelle en en facilitant l'application. On peut en la doublant d'une garantie plus forte — et nous ne croyons pas que quelqu'un ose prétendre le contraire — en aggraver les dispositions par convention expresse, pourquoi ne le pourrait-on pas tacitement au contrat, et s'assurer ainsi la faveur d'une responsabilité contractuelle ?

Si l'on nous objecte que le contrat n'a pas besoin de créer ni de souligner une obligation déjà existante et protégeant suffisamment les voyageurs, nous répondrons que ce contrat entoure l'action à eux offerte de modalités qui, aux yeux des partisans de la responsabilité contractuelle, lui donnent une vigueur nouvelle et une incontestable utilité (3). Et puisque l'ordre public n'empêche pas la victime de ne

(1) M. Willems a longuement développé cette idée dans un *Essai sur la responsabilité édictée par les articles 1382-1386 du Code civil (Revue générale du droit de la législation et de la jurisprudence, 1895-1896)*. Voir, notamment, 1895, p. 118. « Dans le cas d'un accident de personne survenu pendant le transport, dit cet auteur, la faute contractuelle, qui existe certainement, ne se présente pas seule. Le droit à la vie, à l'intégrité de la personne physique, n'est pas uniquement un droit conventionnel, donnant naissance à une pure obligation conventionnelle. Ce droit, au contraire, est un droit primordial, que la loi positive consacre indépendamment de tout contrat. »

(2) Nous retrouverons cette discussion quand nous traiterons des clauses de non-responsabilité.

(3) La responsabilité contractuelle n'aurait-elle d'ailleurs aucune utilité, il n'y au-

pas user de l'action délictuelle en réparation née à son profit, puisqu'il permettrait d'autre part un recours contractuel dans une matière indifférente à la loi pénale et même à l'obligation légale de l'article 1382, *a fortiori* doit-il lui permettre, négligeant son recours délictuel, de se baser sur l'action contractuelle qu'elle a eu la précaution de se ménager, et qu'elle juge moins aléatoire, moins compliquée, en un mot lui être préférable.

A l'inverse, on a soutenu que la responsabilité délictuelle, lorsqu'elle peut faire l'objet d'un contrat, devient, par cela même et de façon indélibile contractuelle ; on ajoutait qu'il fallait entendre l'intitulé du titre : « Des engagements qui se forment sans convention », de telle sorte que, du moment qu'une convention vient se greffer sur une obligation légale, les principes délictuels doivent être écartés. Nous ne saurions l'admettre. Ces termes ne signifient pas qu'aucun contrat ne puisse intervenir, pour qu'on soit autorisé à appliquer les articles 1382 et suivants, mais bien qu'aucun contrat ne doive intervenir pour que ces articles soient d'application ; celle-ci ayant lieu, même sans le secours du contrat, en vertu d'un principe supérieur : la loi.

Et cependant, cette opinion compte parmi ses partisans, outre M. Delmont-Bébet, des auteurs tels que MM. Labbé et Troplong : « Entre individus liés par une convention, dit M. Delmont-Bébet (1), toute question de faute doit être jugée d'après les clauses du contrat. » Les parties se sont mises par le contrat hors du droit commun ; elles se sont placées, en ce qui concerne le *negotium*, l'opération juridique, dans une situation particulière, les exposant bien souvent à nuire plus facilement à autrui ; la mesure de diligence à fournir dans son exécution, l'étendue et les conséquences de la faute commise ont été fixées par le contrat lui-même, d'après leur volonté expresse ou tacite. Et il n'y a pas de raison de distinguer les contrats relatifs aux personnes de ceux relatifs aux biens. L'analogie juridique de situation doit entraîner l'identité de solution.

C'est encore M. Labbé (2), qui expose en ces termes son sentiment : « Une position nouvelle m'a été créée relativement à la chose ou à la personne d'autrui par la volonté commune de moi et de mon co-contractant. Laissez cette volonté seule en régir les conséquences. » Aux parties de réfléchir, de prendre leurs précautions et de subir les conséquences de leurs actes, une fois engagées. Le créancier était absolument libre de conclure ou non le contrat, de choisir tel ou tel débi-

rait pas dans ce seul fait de raison suffisante pour la proscrire au nom des principes. Pour la réfutation de cette objection, à savoir que la responsabilité contractuelle spéciale ferait double emploi avec la responsabilité délictuelle générale, voir Sainctelette, *op. cit.*, p. 178 et suiv.

(1) Delmont-Bébet, *op. cit.*, p. 27.

(2) Labbé, note S. 85.4.26.

teur, de limiter sa responsabilité par une stipulation, il a agi en connaissance de cause, il ne peut revenir sur son œuvre sans manquer à la bonne foi. Dire que celui qui a stipulé la non-responsabilité des accidents retombera, en cas de faute, sous l'article 1382, « serait détruire par le droit commun destiné à régir l'absence de contrats, un contrat licite, ce qui n'est pas possible et serait contraire à la liberté des conventions ».

Ainsi pense aussi M. Troplong (1) : « En l'absence d'une faute contractuelle, il n'est pas permis de dire qu'il y ait faute aquilienne. » Les articles 1382 et suivants qui déterminent les conséquences des fautes en matière de délits ou de quasi-délits seront inapplicables en la matière des contrats qui se suffisent par leurs propres règles.

Est-ce à dire que, lorsqu'une obligation indifférente en soi, est créée par un contrat, on ne pourra jamais lui donner pour sanction l'art. 1382, avec les conséquences qu'il entraîne ? Cela nous semble incontestable. Mais, veut-on dire par là qu'il faille admettre comme démontré que les obligations établies par la loi entre tous les hommes, même en l'absence de contrat, viennent à disparaître du jour où un contrat se forme entre deux ou plusieurs d'entre eux ? Nous ne le pensons pas.

Et d'abord, l'opinion de MM. Delmont-Bébet, Labbé, Troplong, suppose, pour pouvoir être admise en notre matière des accidents de voyageurs, que l'on a pris parti affirmativement dans la question de savoir si les compromis relatifs à la vie et à la sécurité des personnes sont licites, au point de pouvoir éluder l'application des articles 1382 et 1383 et nous verrons que, d'après beaucoup d'auteurs, l'ordre public empêche de se priver à l'avance de la protection de la loi en cette matière.

Ce point même étant écarté du débat, nous croyons légitime de décider que les dispositions du Code relatives à la responsabilité contractuelle n'excluent pas l'application des articles 1382 et suivants entre personnes liées par un contrat et pour un fait relatif à son exécution. Aux termes de l'article 1135, les conventions obligent aux suites que leur donne l'équité, mais aussi aux suites que leur donne la loi. Or, il est indéniable que si l'obligation du voiturier de veiller à la sécurité peut être regardée comme une suite d'équité, les rapports de

(1) Troplong, *Traité du contrat de louage* t. I, n° 361. — En ce sens encore : Larombière, *Obligations*, t. I, sur l'article 1137 ; Boutaud, *op. cit.*, n° 131 : « Le législateur de 1804 a établi une démarcation très nette entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, au point de vue de la faute dans laquelle elles ont leur source. Quand donc l'article 1137 nous dit que le débiteur est tenu des soins d'un bon père de famille, nous ne saurions aller chercher dans les articles 1382 et suivants une règle qui permettrait de le rendre responsable de sa faute la plus légère ». La responsabilité contractuelle ne concourt pas avec la responsabilité délictuelle parce qu'elles ne sont pas de même nature. » Demangeat, rapp. sous Cass., 23 novembre 1885, S. 86.1.1.

fait que l'exécution du transport entraîne, sont soumis à l'application des articles 1382 et suivants ; application qui devient ainsi, par la force des choses, une des conséquences légales du contrat. Qu'il y ait incompatibilité entre les deux responsabilités, « aucun principe de droit ne dit cela. Il faut tenir pour certain, d'après M. Bosch (1), que lorsqu'une faute est en même temps l'inexécution d'un contrat, la victime a une double action, l'article 1382 et le contrat... Il est rationnel, au surplus, de faire état pour apprécier les suites que l'équité peut attacher à un contrat, de toutes les obligations légales préexistantes et d'examiner si ces obligations légales ne répondent pas d'une façon complète à ce que l'équité exige... »

Et donc, puisque le manquement à une obligation contractuelle n'empêche nullement l'existence de la faute délictuelle, rien ne devrait s'opposer à ce que, dans l'assignation en dommages-intérêts à la suite de la violation d'un contrat, on se prévale de la violation de l'article 1382 du Code civil, si l'infraction à l'obligation contractuelle constituait en même temps un délit civil.

En résumé : l'existence d'une responsabilité légale ne met pas obstacle à une stipulation de responsabilité contractuelle ; après cette stipulation, « la responsabilité délictuelle, suivant l'expression de M. Thaller (2), concourt avec la responsabilité qui résulte de la convention » (3).

De quelque côté donc qu'on envisage la question, nous pensons qu'un même fait peut parfaitement réunir à la fois les conditions de la violation d'un contrat et celles d'un manquement au texte des articles 1382 et suivants : cette situation se présentera chaque fois que la faute ne s'évanouit pas avec le contrat, parce que son inexécution est

(1) Réquisitoire de M. l'avocat général Bosch près la Cour de cassation belge, cité par Willems, *op. cit.*, 1896, p. 239.

(2) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886, p. 251.

(3) M. Huc (*op. cit.*, t. VIII, n° 415) admet que la faute contractuelle pourrait rendre simultanément applicables les deux séries d'articles touchant la responsabilité, mais il restreint cette éventualité à la seule hypothèse où le débiteur aurait, en manquant à sa promesse, commis un délit criminel prévu et réprimé comme tel par la loi pénale. Sans doute, ce qui justifie à ses yeux cette distinction est que l'ordre public est engagé à ce qu'un délit pénal conserve toujours sa sanction. Il n'y a pas, croyons-nous, de raison de distinguer entre la réparation pécuniaire des délits simplement civils et de ceux qui revêtent en même temps un caractère pénal. A ces derniers s'attache une sanction pénale indélébile, mais la sanction civile est de nature identique à celle des autres délits et doit par suite lui être assimilée : elle n'est pas plus d'ordre public que l'autre, mais l'est autant. A supposer que toute réparation d'un délit doive être considérée comme d'ordre public, nous avons montré déjà que l'existence d'une faute contractuelle n'entache en rien l'existence de cette faute délictuelle. Or il faut étendre le raisonnement de M. Huc à tout délit civil, et on retombe dans l'opinion que nous avons repoussée ; ou il faut l'abandonner définitivement.

en même temps un fait délictueux, donnant lieu à réparation en dehors de toute convention.

Il nous reste à marquer le jeu combiné de ces deux recours.

Entre deux personnes qui sont liées par un rapport juridique, une faute peut intervenir qui, indifférente en soi (1), constitue purement et simplement une inexécution du contrat : cette faute exigera l'application des articles 1146 et suivants et empêchera celle des articles 1382 et suivants. La généralité du texte de l'article 1382 ne s'opposerait pas, il est vrai, et on l'a soutenu, à ce que la faute contractuelle y soit comprise, mais l'intitulé du titre IV qui le contient et l'existence de règles distinctes et qui se suffisent à elles-mêmes ne s'opposent pas moins à cette interprétation que les raisons de principe que nous ferons valoir bientôt.

Entre contractants encore, une faute peut intervenir, qui soit étrangère au rapport de droit, et partant délictuelle : elle s'opposera à l'application des articles 1146 et suivants et la victime ne pourra se prévaloir que de la responsabilité délictuelle.

Entre contractants enfin, une faute peut intervenir, qui constitue à la fois un manquement au contrat et à la loi : il y a coexistence de deux fautes ; pourquoi n'y aurait-il pas coexistence des deux responsabilités ?

Il ne s'agit pas d'appliquer au choix, pour une même faute, deux ordres de règles distinctes, mais bien d'appliquer à chacune des deux fautes qui subsiste avec son individualité propre, les règles qui lui sont spéciales.

Et dès lors, quel motif y aurait-il de sacrifier *à priori* l'un ou l'autre des deux recours qui en naissent : le recours contractuel, comme le voudraient M. Picard et les partisans de la théorie de l'Unité ; le recours délictuel, comme le voudrait M. Delmont-Bébet et avec lui d'éminents jurisconsultes tels que MM. Labbé et Troplong ?

La faute délictuelle subsistera donc de son chef à côté de la faute contractuelle.

Est-ce à dire que les deux responsabilités pourront s'appliquer cumulativement ? La négative ne fait de doute pour personne et MM. Demolombe, Aubry et Rau et Laurent ont pris la peine de s'en expliquer : si les deux actions concourent, les avantages dont elles sont la source ne se cumulent pas.

La victime aura un choix à exercer : comme contractante, elle pourra se réclamer de l'inexécution de la convention ; comme victime,

(1) Les conditions de l'action contractuelle seront seules présentes encore ; soit que la faute consiste en une négligence ne rentrant pas dans le champ de la loi Aquilia, soit aussi que l'action de la loi Aquilia ait disparu par la mort du coupable : l'action contractuelle, qui résulte même des fautes d'omission, qui passe contre les héritiers, existera seule et sans difficulté dans les deux hypothèses.

elle pourra, à l'instar du premier venu, invoquer les articles 1382 et suivants. Ayant une double action à sa disposition, elle doit évidemment être libre dans le choix des moyens qu'elle veut employer pour arriver à réparation, et pouvoir demander l'application à la responsabilité, indifféremment, des règles de l'un ou de l'autre de ces recours. Après s'être appuyée sur le contrat et avoir été déboutée par le juge parce qu'il estime que le voiturier avait fourni la somme de diligence promise, elle pourrait peut-être agir encore délictuellement, si elle lui reproche une faute qui n'ait pas été considérée comme une *culpa levis in abstracto*. A l'inverse, la victime qui aurait échoué par le recours délictuel parce que la cause de l'accident est restée ténébreuse, pourrait réussir ensuite par le recours contractuel. « Mais il est incontestable d'une part, qu'elle ne pourra combiner des principes distincts, de manière à ne retenir de chacun que ce qui est avantageux, d'autre part, que cette double action ne pourra jamais entraîner une double réparation pour le même préjudice. La réparation une fois obtenue, toute action est éteinte » (1).

Ce qui ne fait nullement obstacle à ce que la victime, dans son assignation, s'appuie simultanément sur l'action du contrat et sur l'action délictuelle, quitte au juge à les examiner tour à tour et à baser sa condamnation sur l'une ou sur l'autre, suivant les circonstances et les intérêts du demandeur.

Telle est la théorie du concours des responsabilités, et nous avons pu en trouver trace en jurisprudence.

Le jugement du tribunal de Bruxelles, en date du 19 novembre 1892 (2), confirmé par la Cour le 18 octobre 1893 (3), est typique à cet égard :

« Attendu que l'action de la demanderesse a une double base, qu'elle est fondée, d'une part sur l'article 1784 du Code civil, d'autre part sur les articles 1382 et suivants du même Code ; qu'il incombait dès lors au défendeur de prouver que l'accident dont s'agit devait être attribué uniquement à l'imprudence de la victime ; et à la demanderesse, conformément à la deuxième disposition, d'établir la faute dans le chef de l'Etat ou ses préposés... »

(1) M. Willems fait observer qu'il faut se garder de confondre la double action dont il est ici question et qui ne se cumule pas avec l'action que l'on peut parfois exercer à l'occasion d'un contrat, en même temps qu'on agit délictuellement à raison du même fait. Ainsi, comme nous le verrons plus loin, l'héritier de la victime d'un accident peut, à ce titre, exercer une double action : l'action contractuelle lorsqu'elle est née en la personne de son auteur, et l'action délictuelle en réparation du dommage qu'il a personnellement subi par le fait de l'accident survenu à son parent. — Voir Cass. belge, 29 décembre 1892, *Journal des tribunaux*, 1893, p. 82.

(2) *Journal des Tribunaux*, 1893, n° 936.

(3) *Journal des Tribunaux*, 1893, n° 1206.

Et, depuis que la loi belge a consacré le caractère contractuel de la responsabilité du voiturier, la jurisprudence semble bien admettre encore la théorie du concours des responsabilités. Voici, par exemple, un jugement du 1^{er} avril 1903, où le tribunal civil de Bruxelles (1), après avoir écarté la demande du voyageur, en tant que se basant sur la loi du 25 août 1891, examine si cette demande ne trouverait pas dans les articles 1382 et suivants une base plus solide : Commet une faute de nature à dégager la responsabilité du transporteur, d'après ce jugement, le voyageur qui, placé sur la plateforme d'un tramway, ne s'appuie pas sur la main-courante mise à sa disposition pour éviter les conséquences des chocs qui peuvent se produire au passage des courbes. « Et il en est ainsi sur les deux chefs de la demande, laquelle s'appuie : 1^o sur l'article 4 de la loi du 25 août 1891, auquel cas le transporteur présumé en faute ne peut cependant être inquiété, s'il démontre que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, et ici semblable cause existe et réside dans l'imprudence ou la négligence du demandeur ; 2^o sur les articles 1382 et suivants du Code civil, auquel cas, aucune faute ne peut être reprochée à la Compagnie, nonobstant l'offre de preuve faite par le demandeur. »

Mentionnons en France, un jugement récent du tribunal civil de la Seine (2) qui, sans nommer explicitement cette double base, envisage la responsabilité du voiturier tour à tour dans chacun des deux systèmes et montre que, dans l'espèce, on arrive au même résultat : dispenser de preuve le voyageur.

M. Boutaud est d'avis (3) que, des décisions de la jurisprudence française, peut se dégager la doctrine des concours des deux responsabilités : « On la lui a prêtée, dit-il, pour le contrat de transport. La Cour de cassation l'a formulée d'une façon beaucoup plus générale et l'a appliquée dans plusieurs hypothèses. »

Mais nous voilà bien loin de la question que nous nous posions, et qui était la réponse à l'objection de MM. Zens, Planiol, Picard et autres, tirée contre la possibilité d'une responsabilité contractuelle du voiturier, de ce que le Code avait pourvu par l'article 1382 à la protection de la personne des voyageurs. Nous avons cru devoir nous laisser entraîner dans l'exposé complet de la doctrine du concours des responsabilités, à cause de l'obscurité qui règne encore sur toute cette théorie de la faute dans les contrats.

Et nous arrivons à cette conclusion que, puisque l'un des deux concours n'exclut pas nécessairement l'autre, plus rien ne s'oppose à voir l'engagement contractuel contenu dans le contrat de transport. C'est là une autre question, que nous avons envisagée déjà, mais la solution

(1) Trib. civ. Bruxelles, 4^e Ch., 1^{er} avril 1903, *Gaz. Trib.*, 24 septembre 1903.

(2) Trib. civ. Seine, 14 mai 1902, *Gaz. Trib.*, 6 août 1903, reproduit en partie à la section de la responsabilité délictuelle.

(3) Boutaud, *op. cit.*, n^o 134, p. 233.

doit être la même, que la convention modifiant la responsabilité ait été tacite ou expresse, accessoire ou principale.

Dès lors, quand un accident de transport se sera produit, étant donnée la jurisprudence qui, loin de borner la responsabilité délictuelle aux cas où le voiturier est reconnu l'auteur d'une faute *in committendo*, ou *in omittendo* contraire à une prescription législative, fait des articles 1382 et 1383 la sanction des fautes d'omission même les plus légères, les conditions de la faute contractuelle n'existeront jamais seules (1).

Mais, suivant les obligations plus ou moins sévères que l'on dira contenues au contrat, il y aura des cas plus ou moins nombreux dans lesquels il n'y aura pas faute contractuelle et où cependant, la faute aquilienne obligera le voiturier à réparation. La cause de l'accident étant uniquement la faute délictuelle, c'est à cette notion seule que le voyageur pourra faire appel pour réclamer son indemnité.

Dans tous les cas enfin où la cause de l'accident supposera chez le voiturier un manquement à l'obligation contractuelle, cet accident engendrera à la charge du voiturier une double responsabilité et ouvrira au voyageur un recours facultatif. « Selon son intérêt, dit M. Guy, il agira *ex contractu* pour n'avoir pas de preuve à faire, ou *ex delicto* pour obtenir une indemnité plus forte (2). »

Toutefois, comme les tribunaux, par l'exercice de leur pouvoir souverain d'appréciation, arrivent en fait à accorder la même réparation à l'action contractuelle qu'à l'action délictuelle, la victime, chaque fois qu'elle aura le choix entre les deux actions, c'est-à-dire chaque

(1) Ceci nous fournit l'occasion d'une remarque curieuse : A première vue, la responsabilité délictuelle semble devoir être plus facilement admise que la responsabilité contractuelle : en thèse générale en effet, il résulte de la comparaison des articles 1383 et 1137 du Code civil qui donnent : le premier, la mesure de la responsabilité délictuelle et le second celle de la responsabilité contractuelle, que la première résulte de toute négligence, toute imprudence, toute faute, si légère soit-elle, tandis que l'autre n'est engagée que par la faute que n'aurait pas commise un bon père de famille. — Mais, en fait, on s'aperçoit que c'est précisément le contraire qui répond à la vérité : il s'agit, en effet, de la sécurité des personnes, et le devoir étant d'autant plus pressant que sa violation est susceptible d'entraîner de plus graves conséquences, dans ces genres de contrats (nous l'avons expliqué déjà), la somme de diligence que fournit un bon père de famille est extrême ; toute négligence, si minime soit-elle, est donc constitutive de la faute contractuelle ; si d'autre part, nous rappelons les éléments de la faute délictuelle, nous constatons que si toute faute positive engage la responsabilité aquilienne, l'omission de soins n'est constitutive de la faute que quand elle est une contravention à une prescription impérative, voilà donc toute une série d'hypothèses dans lesquelles la responsabilité contractuelle existe seule. — Telle est la théorie ; et voilà que la sévérité croissante de la jurisprudence, allant jusqu'à voir, dans l'article 1383, la sanction des fautes d'omission les plus légères, en égalise de la sorte la sévérité d'appréciation avec celle de la faute contractuelle.

(2) Guy, *op. cit.*, p. 118.

fois que les conditions des deux fautes seront réunies dans l'accident, intentera l'action contractuelle qui lui est de beaucoup plus favorable.

Cette discussion n'a donc réellement pour nous d'intérêt pratique que pour trancher la question de survivance d'une action délictuelle, quand on ne sera plus dans les termes de l'action contractuelle ou qu'on aura échoué dans son exercice. Avec la théorie adverse, la victime n'aurait plus de recours ; avec notre théorie, elle conserve son recours de droit commun, comme s'il n'y avait pas eu de contrat.

§ 3. — Les législations étrangères.

S'il fallait en croire M. Zens (1), de nombreuses législations auraient consacré le principe de la responsabilité contractuelle.

Mais, s'il est vrai que toutes celles qu'il cite, mettent le fardeau de la preuve à la charge du voiturier, une analyse plus approfondie de leurs dispositions montre que certaines d'entre elles, et notamment les législations allemande, autrichienne et suisse, ne se bornent pas à déclarer le voiturier responsable de plein droit des accidents de voyageurs, sauf à lui à établir le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime ; mais laissent en outre à sa charge les cas fortuits lorsqu'ils sont une conséquence de son exploitation. Ces lois se rattachent donc à un principe plus large. Elles sont un trait d'union entre le système de la faute sur lequel on s'appuie encore, et le système du risque, aux conclusions duquel elles aboutissent, par des présomptions de faute tellement étendues qu'en fait elles excluent toute faute. Leur étude trouvera donc mieux sa place quand nous exposerons la théorie du risque.

Nous ne retenons ici que celles d'entre elles qui appliquent dans toute leur portée et sans les outrepasser, les principes contractuels.

1. *Législation belge.* — Aux termes d'une « loi portant revision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport » (2), en date du 25 août 1891, et qui, obéissant au courant qui s'était accentué, fixa la doctrine et la jurisprudence en faveur de la thèse contractuelle : « Il (le commissionnaire ou le voiturier) est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (art. 4). Cette disposition, qui englobe à la fois les omnibus, voitures et tramways, les bateaux et navires, est appliquée par l'article 10 aux exploitations de chemins de fer, ce qui en fait une règle absolument générale à tous les modes de transport.

(1) Zens, *op. cit.*, p. 176 et suiv.

(2) *Moniteur* du 26 août 1891 ; *Recueil des lois et arrêtés royaux de Belgique*, 1891, p. 389 à 399 ; *Annuaire de législation étrangère*, 1892, p. 575.

2. *Législation hollandaise.* — La loi des Pays-Bas, du 9 avril 75, « sur le service et l'exploitation des chemins de fer » (1), décide, dans son article 1^{er}, que « les entreprises de transports par chemins de fer sont responsables des dommages éprouvés, à moins que le dommage n'ait été causé sans leur faute ou celle de leurs fonctionnaires ou employés. »

Ici encore, assimilation complète du voyageur et du colis, mais cette décision s'applique exclusivement aux chemins de fer.

3. *Législation russe.* — En Russie, la « Décision du Conseil de l'Empire, du 25 janvier 1878 (2), réglant les indemnités dues par suite de mort ou de blessure (3) occasionnée lors de l'exploitation des entreprises de transport », englobe, outre les chemins de fer, les entreprises de bateaux à vapeur. En voici le texte, tel qu'il a été approuvé par l'Empereur :

« Les articles du Code civil (tome X, 1^{re} partie), relatifs à cette matière, sont modifiés et complétés ainsi qu'il suit : — Article 1^{er} : Les propriétaires d'une entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur (Etat, Compagnie, particuliers,) sont tenus d'indemniser quiconque aurait subi des pertes ou dommages par suite de mort ou de blessures causées par des accidents de chemins de fer et de batellerie à vapeur. — Article 2 : Les propriétaires des entreprises mentionnées à l'article 1^{er} sont affranchis de l'obligation d'indemniser les personnes qui auraient subi des pertes et des dommages, dans le cas seulement où les Compagnies parviendraient à prouver que le sinistre est arrivé par suite de force majeure ou sans qu'il y ait faute de la part de l'administration ou de ses employés. »

Le fardeau de la preuve est, on le voit, mis à la charge de ces Compagnies sans qu'il y ait à distinguer la situation du voyageur de celle du tiers.

4. *Législation italienne.* — Deux arrêts que nous avons relevés : l'un de la Cour de cassation de Naples et l'autre de la Cour de Gênes, nous montrent que les principes du Code civil italien permettent, comme ceux du Code civil français, la solution contractuelle : « Attendu, dit l'arrêt de la Cour de Naples du 25 mai 1895 (4), que la définition de l'action intentée et la décision du point de savoir si elle dérive *ex facto* ou *ex contractu*, s'il s'agit d'une faute contractuelle ou aquilienne, dépendent de la nature des relations juridiques existant entre les parties ; que le *vinculum juris* naît du contrat de transport,

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 657.

(2) Traduite par M. le comte Jean Kapnist, dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1879, p. 641 et suiv.

(3) La signification littérale de l'expression employée dans le texte russe, fait remarquer le traducteur, serait « atteinte à la santé ».

(4) Cass. Naples, 25 mai 1895, D. 97.2.353.

dont l'inexécution, de même que pour tout autre contrat, entraîne la responsabilité des dommages qui en découlent (art. 1212, C. civ. italien); que, lorsqu'au contraire, le délit ou le quasi-délit ne porte atteinte à aucune relation juridique préexistante, mais viole seulement le principe général de droit d'après lequel personne ne peut porter préjudice à autrui, la victime du dommage peut alors user de l'action aquilienne; que l'on oppose en vain les articles 1228 et 1229 du Code civil italien, vu que la faute du capitaine, dans la direction du navire, qui n'est que trop fréquente, ne peut être considérée comme étant restée en dehors des prévisions des parties contractantes.

« Attendu que l'action des héritiers des naufragés est formée en vue de la réparation des dommages et pour le remboursement du fret et de la valeur des effets perdus; que les deux dernières demandes ont pour fondement légal le droit héréditaire des parties; que l'action en dommages-intérêts doit avoir le même sort que les autres, attendu que toutes ces actions dérivent de l'inaccomplissement du contrat de transport, et que tout contrat est stipulé, en même temps que pour les parties contractantes elles-mêmes, pour leurs héritiers et ayants cause (art. 1127 et 1128, C. civ. italien); que si, comme cela est établi, il s'agit dans l'espèce d'une faute contractuelle et non d'un délit civil, l'action en dommages-intérêts doit appartenir aux parents des victimes *jure hæreditario* et non *jure sanguinis*, *nomine hæreditario* et non *ex propria persona*;

« Attendu qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre le transport des marchandises et celui des voyageurs; que, sans doute, l'obligation de conserver et de transporter les marchandises rend le transporteur responsable lorsque celles-ci viennent à manquer lors de la livraison, tandis qu'il ne répond pas du vol ou des attentats commis sur la personne par l'audace des malfaiteurs; mais que si, pendant le voyage, la personne dont il a entrepris le transport subit un dommage par la faute du transporteur ou de ceux qu'il a préposés à la direction du navire, on ne saurait raisonnablement considérer comme irresponsable ce transporteur qui n'a pas exécuté le contrat et qui n'a pas rempli les engagements par lui assumés. »

Le 27 avril 1900, la Cour de Gênes (1) décide dans le même sens que l'administration du chemin de fer, assumant par la force des choses, en même temps que l'obligation de transporter le voyageur, l'obligation de le prémunir contre les accidents, la responsabilité du voiturier, a un caractère contractuel. Et elle s'appuie sur ce que les contrats obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais à toutes les conséquences qui en dérivent, d'après l'équité, l'usage ou la loi. « Si une difficulté, ajoute-t-elle, ne peut être tranchée d'une manière

(1) Gênes, 27 avril 1900, S. 1901.4.5.

précise, elle doit être résolue d'après les dispositions qui règlent les cas semblables ou les matières analogues, et, à défaut, d'après les principes généraux du droit ; or, ici, cette obligation de sécurité ainsi entendue, est fondée sur la raison naturelle et sur le caractère du contrat.

5. *République argentine.* — Une loi du 24 novembre 1891 (1) déclare, dans son article 65, qu'au cas d'accident, il incombe aux transporteurs de prouver que les dommages résultent d'un cas fortuit ou de force majeure.

SECTION III. — La responsabilité du voiturier est tantôt contractuelle, tantôt délictuelle.

« Du moment qu'on parle d'une convention dont le voyageur se prévaut contre l'entrepreneur de transport pour obtenir des dommages-intérêts, rien n'empêche, théoriquement, de donner à cette convention une portée très ample : on peut alléguer que le voiturier a garanti la sécurité de la personne contre tous les risques de la route, et qu'il doit par suite une indemnité quelle que soit l'origine de l'accident (2). »

Nous avons dit que personne ne songeait à pousser le principe contractuel jusqu'en ses dernières conséquences, qui seraient de déclarer le voiturier tenu contractuellement jusqu'à concurrence de la décharge complète du cas fortuit ou de la force majeure.

Sans doute, en vertu de l'article 1134, rien n'empêcherait les parties de convenir expressément que le débiteur répondra de son cas fortuit, mais en l'espèce, la théorie contractuelle se base sur leur volonté présumée, et « une telle interprétation de volonté semble peu plausible ; elle dénature le contrat de transport en y joignant bien arbitrairement une combinaison d'assurance à la charge du transporteur, aussi n'a-t-elle jamais été admise dans ces termes compréhensifs.

M. Sainctelette retient cependant quelque chose de cette rigueur, en admettant à l'obligation de sécurité une étendue qu'on se refuse généralement à lui reconnaître, quand il déclare le voiturier responsable de plein droit et sans exonération possible des attentats commis sur la personne du voyageur, par d'autres voyageurs ou même par des tiers.

La logique de M. Sainctelette est d'une rigidité vraiment par trop romaine : le fait des tiers est en réalité un cas fortuit pour le voiturier ; il ne dépend pas de lui de le prévenir (3) et sa démonstration, confor-

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1893, p. 1019.

(2) Chavegrin, note S. 96.2.226.

(3) La solution serait évidemment opposée, si le voiturier avait lui-même commis une faute ou une négligence qui a permis au tiers (étranger ou autre voyageur) d'accomplir son forfait : si la sonnette d'alarme d'un wagon ne fonctionnait pas ; si le

mément aux principes que nous avons rappelés, exempte le voiturier de toute responsabilité (1).

La jurisprudence a confirmé cette manière de voir (2), sauf toutefois le tribunal de commerce de la Seine qui, à maintes reprises, a rendu le voiturier responsable du fait des tiers, ainsi qu'on peut s'en convaincre en parcourant les jugements auxquels nous avons renvoyé plus haut, et particulièrement celui de 1893 que nous avons cité. On y verra qu'il n'admet pour causes de libération que la force majeure et l'imprudence de la victime, laissant ainsi à la charge du voiturier les cas fortuits entendus ici dans le sens de faits de personnes qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher.

Chaque fois que l'accident était dû à un autre véhicule, et on sait combien à Paris, à raison de la circulation considérable et ininterrompue des voitures, les chocs et les heurts sont fréquents, la juridiction consulaire de la Seine déclarait recevable l'action de la victime contre son propre voiturier, sauf recours de ce dernier contre l'auteur de l'accident.

C'est déjà, par une présomption de faute, sortir de la théorie de la faute, et par une extension injustifiée de la volonté présumée des parties, fausser l'esprit même du contrat qui a créé la responsabilité.

MM. Labbé, Lyon-Caen et Renault, Sarrut, sans suivre M. Saintelette et le tribunal de commerce de Paris sur ce terrain, admettent que le voiturier est garant pour tout accident arrivé pendant le cours de l'exécution du contrat, puisqu'il a la garde absolue de la personne du voyageur. Quel que soit donc le genre d'accident qui se sera produit, la responsabilité contractuelle du voiturier sera engagée, mais il suffira à ce voiturier, pour se décharger, de prouver soit un cas de force majeure, soit un cas fortuit qui peut être fort bien le fait d'un autre voyageur ou d'un tiers, soit enfin la faute de la victime, sauf à celle-ci à établir s'il y a lieu, qu'une faute du voiturier a concouru avec la sienne à provoquer l'accident.

conducteur n'a pas arrêté le train au signal du voyageur ; si les cloisons séparatives ne contenaient pas de lucarnes servant de communication entre les compartiments. C'est encore pour prévenir les attentats que les Compagnies de chemins de fer expérimentent divers types de voitures à intercirculation. — M. Zens (p. 235, note) cite un jugement du tribunal civil de Tarascon, du 21 juillet 1845, qui déclare la Compagnie responsable d'un attentat commis par un fou parce que les agents de la Compagnie, dont l'attention avait été appelée et la protection invoquée par la victime à la station de départ, avaient négligé de prendre les précautions nécessaires.

(1) Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. II, p. 1058 ; Lamé-Fleury, *Code des chemins de fer*, p. 910 ; Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, V^o *Chemins de fer*, n^o 28 ; Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, n^o 424 ; Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 556 ; Couche, *Des mesures propres à prévenir les accidents sur les chemins de fer*, t. II, n^o 10.

(2) C. Paris, 16 décembre 1873, D. 74.2.126 ; S. 74.2.216.

Bien des limitations cependant ont été proposées à la responsabilité contractuelle du voiturier par les partisans mêmes de cette responsabilité. Et, leurs limitations soit dans l'étendue, soit dans la durée de sa responsabilité conventionnelle, aboutissent à un système mixte ou intermédiaire, d'après lequel la responsabilité du voiturier n'est pas toujours fondée sur le contrat alors qu'on ne peut davantage toujours lui donner pour base unique le délit ou le quasi-délit. En conséquence, ils appliquent dans certaines hypothèses les règles de la responsabilité contractuelle, et laissent les autres sous l'empire de la responsabilité délictuelle. Si on admet le concours des responsabilités : dans la première hypothèse, la victime aura le choix entre les deux actions ; dans la seconde, l'action contractuelle ne viendra plus doubler le recours de droit commun.

§ 1. — Limitations dans l'étendue de la responsabilité contractuelle du voiturier.

La responsabilité du voiturier ne peut être engagée que dans des circonstances où le préjudice causé résulterait de son fait, de sa négligence ou de l'inobservation des règlements : voilà qui est admis. Mais, tout accident qui répond à ces conditions lui fait-il encourir la responsabilité contractuelle ?

« Nous inclinons à penser, dit M. Mazen (1), qu'en se chargeant du transport d'une personne, la Compagnie ne fait que s'engager à l'accomplissement d'un fait toujours possible ; or, personne ne peut, malgré les précautions les plus onéreuses, affirmer que le voyage s'accomplira sans accident ; tout ce que la Compagnie a dû vraisemblablement promettre, c'est d'apporter dans l'exécution du contrat de transport tous les soins d'un bon père de famille. C'est la garantie de droit commun en matière de contrat. »

Admettre la responsabilité contractuelle sans aucune limite serait souvent rendre le voiturier responsable, faute par lui de rapporter une preuve convaincante de toutes les imprudences que peuvent commettre les voyageurs, et même du suicide du voyageur, s'il n'a pu être établi. Il aurait en somme, sinon plus en droit, du moins en fait, les cas fortuits à sa charge.

« En présence de ces conséquences fâcheuses de l'application absolue et aveugle du principe de la responsabilité contractuelle, il nous semble, ajoute M. Mazen, que certaines précautions prises par la Compagnie doivent lui permettre d'éviter les rigueurs de la responsabilité contractuelle sans toutefois complètement l'innocenter. »

Ce qui revient à dispenser le voiturier de la preuve directe du fait libératoire.

(1) Henry Mazen, *op. cit.*, p. 69.

Mais quelle preuve sera suffisante pour qu'il puisse écarter la responsabilité contractuelle, jusqu'au moment où le voyageur, aura démontré à son tour, d'après les principes de droit commun, qu'il y a eu faute ?

1^o *Système de M. Guy.* — Cet auteur (1) a préconisé comme restriction à la responsabilité du voiturier une réduction des difficultés de la preuve. Il suffirait à la Compagnie de chemins de fer de montrer que la voie et le matériel roulant étaient en bon état, que la voiture était fermée lorsque le train s'est mis en marche, que la sonnette d'alarme pouvait fonctionner, que le chef de train, le mécanicien, les serre-freins étaient à leur poste, bref qu'elle n'est pas en faute dans l'exploitation de son réseau.

2^o *Système de M. Féolde.* — C'est, en somme, ce que dit beaucoup plus clairement M. Féolde (2) : « Dans le contrat de transport des personnes, la Compagnie est responsable de tous les accidents provoqués par une violation des règlements qu'elle doit observer... Pour les voyageurs, ajoute-t-il, en cas d'accident, c'est l'accident lui-même qui détermine la nature de la faute du transporteur : y a-t-il violation d'un règlement ayant force de loi, la faute est contractuelle, le transporteur est présumé en faute ; n'y a-t-il aucune violation d'un règlement ayant force de loi, la faute est quasi-délictuelle ; et c'est à la victime qu'incombe la charge de la prouver. »

Des décrets, ordonnances, règlements d'administration publique, arrêtés, instructions ministérielles, ont été édictés, en vertu de l'article 1786 (3) du Code civil, pour assurer la sécurité des voyageurs et atténuer, autant que possible, les chances d'accidents.

La faute, cause de l'accident, peut être, d'une manière très générale, soit une infraction au texte formel de l'un de ces règlements spéciaux, soit un manque de précautions, infraction aux prescriptions dictées par la prudence.

(1) Guy, *De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle, appliquée au transport par chemin de fer* (Paris), 1893, p. 157.

(2) G. Féolde, *Du contrat de transport par chemin de fer*, p. 315-316.

(3) Ce texte donne force de loi à tous actes de gouvernement qui seraient jugés nécessaires en cette matière. Si, d'ailleurs, il n'était pas considéré comme suffisant, nous pourrions le doubler des articles 9 de la loi du 11 juin 1842, 21 de la loi du 15 juillet 1845 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 qui tous, implicitement ou explicitement, reconnaissent au ministre des travaux publics et aux préfets, le droit d'exercer leur pouvoir réglementaire sur les matières relatives à la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. Les cahiers des charges, aussi bien que les décrets, circulaires ministérielles, arrêtés préfectoraux pourvus de l'approbation du ministre sont donc obligatoires pour les Compagnies comme pour les voyageurs. Voir sur ce point de la Gorce, *op. cit.*, p. 20 à 27 ; Féolde, p. 40 et 60. — Ces dispositions réglementaires sont particulièrement nombreuses en ce qui concerne les chemins de fer et la navigation.

L'innovation de M. Féolde consiste d'une part à limiter l'application de la responsabilité contractuelle, dont il admet le principe, à l'accident occasionné par la première de ces fautes : la violation des prescriptions formellement imposées par les textes, le voiturier étant censé n'avoir promis au contrat que l'observation de ces règlements ; d'autre part, à laisser sous l'empire du droit commun l'accident provoqué par la non-application des prescriptions dictées par la prudence, comme dû à une simple faute quasi-délictuelle de négligence ou d'omission (1).

Et, en pratique : un accident s'est produit ; le voiturier, au lieu de devoir prouver le cas fortuit ou la force majeure pourra, s'il le préfère, se borner à établir qu'au moment où s'est produit l'accident il a observé toutes les prescriptions réglementaires, et que d'ailleurs il s'y était conformé dans l'organisation de son entreprise, le modèle et l'entretien de son matériel. Ayant démontré qu'il n'a pas manqué aux obligations que lui imposaient les règlements en vigueur, que par suite il n'a pas commis dans l'exécution de son contrat une *culpa levis in abstracto*, il aura fourni toute sa preuve. Mais il ne sera pas pour cela libéré de toute responsabilité : de droit commun, la faute la plus légère l'oblige à réparation, mais ce sera au voyageur à prouver le défaut de prévoyance, la violation d'une prescription dictée par la prudence, cause de l'accident et nécessaire pour engager sa responsabilité.

A quoi les adeptes de la théorie délictuelle objectent que les articles 1382 et suivants sanctionnent les fautes les plus légères, même d'omission, que d'autre part, le contrat ne prévoyant en rien la sécurité, le voiturier se trouve obligé par le fait du transport d'observer toutes les règles techniques et les précautions professionnelles, sans

(1) « Le voyageur qui traite avec une Compagnie, dit M. Bruère, adoptant la théorie de M. Féolde (*op. cit.*, p. 95), pense, avec raison, que cette dernière se conformera strictement aux clauses de son cahier de charges et qu'elle ne commettra pas de contraventions aux règlements qui lui sont propres, contraventions qui la rendent passible d'une peine si le règlement a été approuvé par décret ou par arrêté ministériel, en vertu de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Il ne contracte que sous cette condition et la responsabilité de la Compagnie découle directement de l'obligation où elle est de respecter ces règlements ; elle doit donc, pour s'y soustraire, établir que cette violation des règlements qui engage sa responsabilité est le résultat du cas fortuit ou d'une force majeure... Il peut néanmoins arriver que la responsabilité des Compagnies soit engagée en dehors de toute violation des règlements, par exemple si un train arrivant de nuit dans une gare dépasse le trottoir où les voyageurs ont l'habitude de descendre et s'arrête un peu plus loin, il y a alors négligence de la part des agents qui doivent empêcher les voyageurs de descendre parce qu'il y a du danger ; s'ils n'en font rien, ils commettent une faute et si un voyageur est blessé en descendant de voiture, la Compagnie est pleinement responsable du dommage qu'il a éprouvé (Grenoble, 10 mai 1883, *Bulletin annoté*, 1884, p. 42). Dans cette espèce, la Compagnie a commis une faute quasi-délictuelle, car aucun règlement ne lui prescrit d'arrêter les trains de voyageurs le long des quais. Il y a alors lieu d'appliquer les articles 1382 et suivants du Code civil. »

qu'il y ait à distinguer si elles ont figuré dans des règlements qui n'ont pu tout prévoir, ou si elles s'imposaient à lui en dehors de tout texte spécial ; qu'il n'y a donc pas lieu de distinguer ces deux séries de causes d'accident, le recours devant toujours être délictuel. Nous verrons bientôt la tentative faite par le système de l'unité de la faute pour étendre la sanction des articles 1382 et suivants à la violation des obligations contractuelles.

Les adeptes de la théorie contractuelle non plus ne se déclarent pas satisfaits de cette division de la preuve : dans la rigueur des principes et malgré l'adage *In lege Aquilia et culpa levissima venit*, rappellent-ils, les articles 1382 et 1383 ne sanctionnent que la faute *in committendo* et la faute *in omittendo* contraire à une prescription législative ; la faute délictuelle n'a donc pas d'application dans la plupart des cas d'imprudence dans lesquels, précisément, M. Féolde fait appel à son intervention. La faute est alors purement contractuelle, quoi qu'en dise M. Féolde. Nous avons vu en effet, qu'il est de principe que les fautes contractuelles s'apprécient aux soins ordinaires que donne à ses affaires un bon père de famille, mais « la responsabilité, suivant l'expression de M. Saintelette, étant en raison directe de l'autorité qu'on exerce », le voiturier contracte l'obligation de prendre, en vue du transport des voyageurs, les soins les plus parfaits, les précautions les plus minutieuses (1). Nous avons expliqué déjà pourquoi cette obligation, d'étendue variable, est ici particulièrement rigoureuse, et pourquoi, quand il s'agit du transport des personnes, la vigilance du bon père de famille est si méticuleuse. Sur quoi s'appuie M. Féolde pour ne donner à l'obligation contractuelle du voiturier que cette portée très limitée ? Et ce système n'aboutit-il pas à refuser presque entièrement à la victime le bénéfice du recours contractuel quand il y a eu transport en fiacre, par exemple. Les règlements qui s'appliquent à ce mode de locomotion, notamment, prévoient fort peu de chose : la direction à prendre en cas de rencontre, l'éclairage au coucher du soleil... et c'est tout. Quant aux conditions du véhicule, rien. Dans bien des cas, donc, une interprétation aussi restrictive des obligations prises au contrat, est fâcheuse pour le voyageur.

(1) « Ce principe, dit M. de la Gorce (*op. cit.*, p. 277), déposé dans l'article 1135 du Code civil, applicable d'après les termes de l'article, à toutes les obligations, l'est à plus forte raison aux obligations de faire, pour lesquelles le Code s'est abstenu de fixer des règles précises, alors qu'il en traçait, notamment dans l'article 1302, pour les obligations de donner, laissant ainsi plus libre, pour les premières, le domaine de la convention ou de l'interprétation. Et cette latitude prend ici (pour les chemins de fer) son plein développement, par suite même des situations toutes spéciales dans lesquelles se trouvent les parties en présence ; les précautions extrêmes exigées des Compagnies de chemins de fer venant contrebalancer l'autoritarisme de leur monopole et le danger inhérent à leur mode de locomotion. »

3^e *Système de M. Sarran.* — C'est ce qu'a compris M. Sarran (1), pour qui l'observation des règlements ne suffit plus à dégager la responsabilité contractuelle du voiturier. Les règlements, dit-il, ne peuvent prévoir que les causes d'accidents les plus communes, et non celles qui proviennent d'une négligence du personnel ou d'une imperfection de matériel que les progrès de la science permettaient cependant d'éviter. En promettant son matériel en bon état, et un personnel de bon père de famille, le transporteur s'est engagé à répondre des dommages causés par la faute de ses employés et à tenir son matériel au courant des « améliorations contemporaines ».

La théorie précédente, ne voulant soustraire au droit commun des articles 1382 et suivants que les accidents dont la cause constituait la violation d'un règlement ayant force de loi, était trop précise et trop rigoureuse pour le voyageur ; celle-ci est beaucoup trop vague et trop compréhensive, ou trop rigoureuse pour le voiturier.

L'expression « améliorations contemporaines » qu'emploie M. Sarran, comprend toutes les inventions relatives et applicables aux divers modes de transport. Et ces inventions de tous genres sont multiples. Il ne se peut pas que M. Sarran ait entendu obliger les voituriers à appliquer au fur et à mesure de leur apparition ces diverses inventions, par cette seule considération qu'elles peuvent dans une certaine mesure, si faible qu'elle soit, augmenter le coefficient de sécurité pour les voyageurs. Sans compter les dépenses énormes auxquelles pourrait entraîner pareille obligation, ce qui déjà suffirait à la déclarer étrangère à la volonté présumée du transporteur, leur utilité peut être contestée, les essais peuvent n'être qu'à demi-probants, et les modifications une fois décidées demandent un assez long temps à être réalisées sur tous les véhicules d'une Compagnie qui en a de multiples et doit assurer cependant un service ininterrompu. Il faudrait donc laisser au juge le soin de se livrer à une sélection parmi les moyens dont la science dispose et qui auraient pu éviter l'accident, pour savoir si le voiturier est en faute de ne l'avoir pas adopté, ou au moins à une appréciation de la durée des réformes et de l'activité qui a été déployée dans leur application (2).

(1) Louis Sarran, *Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes* (1896), p. 116-118.

(2) C'est pour les chemins de fer surtout que la question est intéressante et a été discutée en jurisprudence : — Les trains doivent être du type réglementaire de l'article 32 du cahier des charges, qui oblige les Compagnies à mettre à la disposition du public des voitures dont il stipule minutieusement la forme et les dimensions ; il exige qu'elles soient couvertes et conformes aux derniers modèles. L'article 12 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 dispose que « les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être d'une construction solide, commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs. » L'article 13 ajoute qu'aucune voiture ne sera mise en circulation sans une autorisation du préfet donnée sur rapport d'une

Tout ceci démontre surabondamment que pour ce qui est de l'étendue de la responsabilité contractuelle, on est mal venu à chercher à trop préciser : on peut jeter sur l'application un regard curieux, mais à vouloir fixer un critérium rigoureux dans une matière aussi ondoyante et diverse, on s'égare bien souvent.

Nous avons trouvé dans le contrat de transport une promesse plus spéciale de vigilance et de mesures préventives suffisamment rigoureuses pour obliger le voiturier à fournir au voyageur les moyens de voyager avec le plus de sécurité possible, en lui imposant le souci d'observer avec soin toutes les règles techniques et professionnelles, sans négliger les mesures spéciales de prudence que commanderaient les situations anormales ou particulières qui pourraient surgir.

Il résulte de cette constatation que, par application des règles de la faute contractuelle, c'est au voiturier de prouver que l'accident ne lui est pas imputable. Dans un exposé de principes, on devrait s'en tenir là ; ou bien prendre à tâche de discuter les espèces qui ont été tranchées en jurisprudence.

Qu'est-ce, en effet, que prouver, sinon former la conviction des juges ; et comme il s'agit de la preuve de simples faits, le transporteur la fera comme il pourra, par tous les moyens à sa disposition : peut-être que dans tel cas, il lui suffira d'établir qu'il n'y a eu manquement à aucune obligation à lui imposée par un texte formel ; peut être que, dans tel autre, il lui faudra ajouter qu'il n'a rien omis de ce qui lui était commandé par les précautions les plus essentielles, ou inspiré

commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent. Toute transformation est soumise au contrôle et à l'autorisation du ministre des travaux publics. Quand un perfectionnement est apporté progressivement aux wagons, tel voyageur ne devrait pas avoir le droit d'exiger que les nouvelles voitures soient mises à sa disposition plutôt qu'à celle des autres. C'est ce que décident la Cour de Paris et la Cour suprême : « Une Compagnie ne saurait être responsable de l'accident arrivé par suite de rupture d'un essieu, même conforme à un modèle en voie de réforme, alors que l'essieu avait été construit dans les conditions réglementaires. » Paris, 18 mai 1872, *Bull. ann.*, 1872, p. 178 : « Le voiturier doit transporter les voyageurs dans des voitures en bon état d'entretien. Mais on ne peut imposer à un voiturier et notamment à une Compagnie de chemins de fer, qui a construit des wagons d'un type nouveau et perfectionné, de transporter les voyageurs par ces wagons exclusivement, même pour un long parcours. » Cass. civ., 8 janvier 1894, D. 94.1.275. — En sens opposé, nous trouvons, outre un arrêt de la Cour de Paris du 27 novembre 1866, D. 76.5.387, un jugement du tribunal de commerce de Lyon, du 18 juin 1892 (*Revue pratique des chemins de fer*, 1892) qui, dans le but de sanctionner l'obligation d'apporter aux véhicules toutes les modifications compatibles avec le progrès, décide que les Compagnies doivent transporter les voyageurs dans des conditions d'hygiène, de sécurité et de confortables conformes aux progrès réalisés et qu'un voyageur, incommodé par les inconvénients d'un wagon ancien modèle, mis à sa disposition, qui, à défaut d'autres wagons de la même classe, a dû monter dans un wagon de classe supérieure, en payant un supplément, avait droit à une indemnité pour le préjudice qu'il avait éprouvé.

par les perfectionnements les plus récents... Le voyageur, de son côté, pourra combattre ses dires ou lui opposer d'autres preuves. De cette lutte, dans laquelle on ne peut déterminer les rôles avec une précision toute scénique, sortira, différemment, suivant les situations et les faits, et parfois acquise seulement à la faveur de présomptions, la conviction du juge. Si le transporteur s'affranchit de toute responsabilité conventionnelle, la victime peut essayer d'établir cependant l'existence d'une faute dont les principes de droit commun exigent réparation.

L'important était de fixer le principe et à qui incombait, *à priori*, le fardeau de la preuve. Ce principe est établi très nettement dans la théorie de MM. Labbé et Lyon-Caen, et, à notre avis, de façon suffisante : la preuve se partage d'elle-même.

§ 2. — Limitations dans la durée de la responsabilité contractuelle du voiturier.

Systèmes de M. Cotelle et de M. Chavegrin. — M. Cotelle (1) n'admet la responsabilité contractuelle que pour les accidents survenus pendant le temps que le voyageur a passé dans le véhicule, tandis que M. Chavegrin (2) ne consent à soustraire au droit commun des articles 1382 et suivants que les accidents dans lesquels le voyageur a joué un rôle véritablement passif.

Tous deux, pour déterminer les limites exactes entre lesquelles prend naissance la responsabilité contractuelle s'en rapportent encore à l'esprit même du contrat qui la crée : il s'agit de préciser ceux des accidents qui sont prévus au contrat et ceux qui restent en dehors des conventions des parties.

Puisque, dit M. Chavegrin, la responsabilité contractuelle repose sur une présomption et que ses partisans, pour soutenir que le voiturier doit garantir la sécurité au voyageur qu'il transporte, s'appuient sur l'interprétation de la volonté des contractants, il ne faut pas étendre cette présomption au delà de toute vraisemblance et de toute équité. Or, « parmi les accidents dont les voyageurs souffrent, les uns, demeurés en dehors de la convention, comportent l'application des articles 1382 et suivants du Code civil, et n'obligent le voiturier que si on a établi qu'ils proviennent de sa faute ou de celle de ses préposés ; les autres, compris dans la convention, incombent au voiturier, sauf preuve contraire de sa part ».

Il est de certains accidents, dans lesquels le voyageur joue un rôle réellement inerte et passif : ainsi, un train en tamponne un autre ou sort des rails, un fiacre ou un omnibus se jette sur un camion, il se

(1) Cotelle, « De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage », *Revue pratique*, 1884, t. LV, p. 529.

(2) Chavegrin, Note au S. 96.2.225.

produit en mer une collision. Les victimes n'ont pas concouru le moins du monde au choc funeste qui s'est produit ; tout au plus en ont-elles parfois aggravé les conséquences en essayant mal à propos de sauter à terre ; mais ces tentatives de leur part sont trop exceptionnelles pour se présumer. Les voyageurs se sont comportés à la façon de choses ; ils sont aussi innocents du désastre que le plus inanimé des colis, et il faut les traiter de même. Le voiturier sera donc responsable s'il ne prouve pas qu'il est à l'abri de reproches ou qu'il y a eu de la part du voyageur initiative inopportune.

« Une responsabilité contractuelle dans ces limites est en harmonie avec l'intention probable des parties », qui semble devoir imposer au transporteur des engagements semblables pour les avaries aux marchandises et pour ceux des accidents de personnes qui excluent normalement une intervention active de la victime. « Elle est au surplus, très juste. En effet, quand la personne blessée a joué un rôle passif dans l'accident, on ne peut guère lui donner un rôle actif dans le procès qui suit. Que peut savoir, sur le déraillement, le voyageur renversé avec son wagon ? Peut-être la secousse l'a-t-elle surpris en plein sommeil, en tous cas, les connaissances techniques et les moyens d'information lui manquent pour s'éclairer. Il sait ce que veulent bien lui dire les agents du chemin de fer et ce que lui révèlent ensuite, s'il les comprend, les enquêtes judiciaires et administratives. Comment donc l'obligerait-on à reconstituer l'historique de l'événement et à en débrouiller les causes ? N'est-il pas plus équitable de laisser cette charge au transporteur, qui connaît ou doit connaître les détails de l'affaire ? » (1).

Mais si, par le contrat, « le voiturier s'engage à supporter certains accidents se réservant seulement le droit de prouver qu'il ne doit rien », inversement, il y a d'autres faits dont le transporteur n'est tenu d'indemniser les victimes qu'après preuve faite contre lui. On ne peut présumer en effet qu'il ait voulu prendre à sa charge des engagements aussi dangereux que ceux qui résulteraient d'une responsabilité pleine et entière. La nature inerte des choses qui ne peuvent se détruire ou se détériorer elles-mêmes, permet seule une pareille généralisation ; le voyageur au contraire, doué d'activité, de volonté et de mouvement, embarque, débarque, se meut dans les voitures. L'accident est peut-être survenu de telle sorte que l'individu n'a point subi passivement

(1) D'autant plus qu'ici, la faute du transporteur est probable ; le tamponnement sur voie ferrée peut avoir pour cause : ou un défaut de la voie ou du personnel préposé à sa garde (aiguille n'ayant pas fonctionné, signal intempestivement fait), ou du personnel de l'un des deux trains (mécanicien n'ayant pas obéi à un signal réglementaire), ou même du matériel roulant (frein n'ayant pas joué assez activement) ; or, que la faute soit imputable à un agent de la voie ou à un agent du train, à un vice du matériel fixe ou du matériel roulant, la responsabilité retombera toujours indubitablement sur le voiturier.

son malheur : il agissait à l'instant où le coup l'a frappé ; il était hors des voitures et libre de ses mouvements ; il a pu, par ses actes, provoquer ou aggraver le péril, il a pu enfin se rendre compte des circonstances du fait. Etendre à ces hypothèses les engagements contractuels du voiturier, serait le rendre souvent garant de faits dus à la propre imprudence de la victime, par la difficulté qu'il éprouverait à établir cette imprudence. Il est donc juste, quand l'accident est arrivé à une personne qui agissait à l'instant où le coup l'a frappé, par exemple au voyageur écrasé en traversant les voies, de ne lui accorder indemnité que sur preuve faite de la faute du voiturier.

Cette distinction se rapproche d'une autre, que nous avons énoncée déjà et qui, limiterait la responsabilité contractuelle à la période pendant laquelle le voyageur se trouve enfermé dans le véhicule qui le transporte, par opposition à celle pendant laquelle il n'occupe pas ce véhicule, mais effectue son embarquement ou son débarquement et se trouve dans l'enceinte réservée aux voyageurs. La théorie de M. Chavegrin ne se confond cependant pas avec celle de M. Cotelle (1).

Et en effet, s'il est vrai que M. Chavegrin comprend dans la responsabilité délictuelle la plupart des événements antérieurs au départ ou postérieurs à l'arrivée, il n'en est pas moins vrai que tous ces événements ne sont pas à ses yeux l'objet d'une simple responsabilité délictuelle, pas plus que tous les faits advenus en cours de route ne donnent lieu à l'obligation *ex contractu*. « D'une part, dit-il, le voyageur, est quelquefois victime purement passive d'accidents de la première sorte, par exemple lorsque le hangar sous lequel le transporteur l'abrite avant de l'embarquer ou le hall qu'il traverse à destination, s'écroule sur lui et le blesse (2). D'autre part, durant le trajet lui-même, la personne garde encore une indépendance de mouvements limitée, il est vrai par la force des choses, mais évidente, à laquelle sont dus des accidents nombreux : elle peut se pencher au dehors et heurter une pile de pont, une entrée de tunnel (3), ou les voitures d'un train venant en sens contraire ; tomber sur la voie en culbutant par une portière mal close ou qu'il ouvre (4), dans le stationnement des gares, avancer la main au moment où on ferme le wagon et se faire broyer les doigts par une brusque fermeture de la portière, etc. (5).

(1) La théorie de M. Chavegrin est plutôt encore une limitation d'étendue de responsabilité que de durée ; si nous en traitons ici, c'est précisément à cause de ce rapprochement avec la théorie de M. Cotelle.

(2) Bordeaux, 1^{er} juillet 1891, S. 92.2.130 ; Cass., 15 avril 1893, S. 93.1.319.

(3) Douai, 30 mars 1894, *Bull. ann.*, 1894, p. 165.

(4) Trib. civ. Seine, 20 février 1884, *Bull. ann.*, 1890, p. 80 ; Trib. civ. Marseille, *eod. op.*, 1891, p. 145 ; Trib. civ. Beauvais, 18 février 1891, *eod. op.*, p. 141 ; Aix, 4 février 1891, *La Loi*, 3 avril 1891 ; Douai, 3 novembre 1902, S. 03.2.127 ; Rennes, 21 janvier 1903, D. 04.2.330.

(5) Orléans, 7 août 1886, *Bull. ann.*, 1892, p. 224.

La classification de M. Chavegrin a l'avantage d'être plus scientifique et de se plier à toutes les diversités de la pratique ; celle de M. Cottelle, par contre, est d'une application très facile et laisse moins de place à l'incertitude, sinon à l'arbitraire, les juges manquant dans bien des hypothèses des éléments nécessaires pour faire entre les deux termes de la théorie de M. Chavegrin, une saine distribution des accidents.

Et on trouve en jurisprudence trace de ces diverses conciliations.

Mais elles ne satisfont ni les auteurs qui cherchaient en dehors de la responsabilité délictuelle une solution plus favorable au voyageur, ni ceux qui s'en tenaient strictement au droit commun.

Ces distinctions, disent ces derniers, ne se comprennent pas : comment en effet, y a-t-il discussion possible pour la période où le voyageur conserve toute sa liberté d'action et peut veiller sur sa propre sécurité ? Et spécialement, pour le cas où un voyageur est blessé sur le quai d'une gare, il paraît évident qu'il serait abusif d'étendre jusqu'ici l'obligation problématique de « transporter sain et sauf ». Le voiturier n'a pas pris empire sur la personne du voyageur, ne peut que lui donner des indications et l'inviter à en tenir compte. De plus, cet accident aurait pu arriver à tout le monde, à un curieux, à un ami venu là par complaisance, n'a rien de spécial au voyageur en tant que voyageur, n'a aucune relation particulière avec le contrat de transport.

La discussion n'aurait jamais dû s'ouvrir que pour le voyageur enfermé dans un wagon, un bateau, un véhicule quelconque, et ici encore, la question est mal posée. Il ne s'agit pas de savoir si le voyageur a ou non perdu la faculté de se préserver lui-même de toute lésion corporelle, mais s'il a ou non consenti à se mettre dans cette situation. Or, il sait d'avance la difficulté ou même l'impossibilité où il sera de prévoir ou de prévenir l'accident, et la situation peu enviable qui lui sera faite en cas de sinistre pendant la marche accélérée du train, ou sur le navire en pleine mer, auxquels cas il ne pourra que très difficilement, si cela ne lui est pas tout à fait impossible, sortir de son véhicule.

Le système délictuel, concluent-ils, conserve donc, malgré les restrictions qu'on veut plus ou moins arbitrairement lui imposer, en le mélangeant de règles contractuelles, toute sa portée dans le cas spécial où le voyageur a joué un rôle purement passif, ou encore était enfermé dans le véhicule au moment de l'accident (1).

Quant aux adeptes de la théorie contractuelle : ils sont d'avis que les circonstances dans lesquelles se présentent les accidents survenus en station ou sans l'intervention active du voyageur ne correspondent point à un état de fait tellement différent, qu'il doive entraîner l'ap-

(1) Voir notamment : Zens, *op. cit.*, p. 154 à 160.

plication de règles juridiques différentes ; ils ne trouvent pas dans ce système mixte les avantages qu'ils souhaitent pour le voyageur et qu'ils lui accordent, et c'est pourquoi, restant logiques avec leur opinion, ils se joignent aux tenants du système délictuel pour combattre toute compromission et repousser ces théories ingénieuses.

§ 3. — Système de M. Mazen.

Nous devons une mention toute spéciale, pour en finir avec ces théories intermédiaires, au système de M. Mazen (1), qui, puisant dans ces diverses sources, et s'inspirant surtout de la théorie de M. Chavegrin, s'efforce de donner à la responsabilité contractuelle une limitation « d'accord avec les exigences de la pratique et les conditions juridiques du problème ».

« La responsabilité contractuelle, dit-il, est dégagée toutes les fois qu'il y a eu intervention active et inopportune du voyageur. » Et son intervention sera inopportune (2) dans deux cas : d'abord, les voituriers « entourent les voyageurs d'un ensemble de règlements prohibitifs destinés à les empêcher d'accomplir certains actes nuisibles, soit à leur propre sécurité, soit à celle d'autrui ; quand ces règlements auront été enfreints, la Compagnie sera évidemment bien fondée à prétendre sa responsabilité contractuelle dégagée... Mais les règlements ne peuvent prévoir tous les cas, et souvent sans les violer le voyageur pourrait commettre les imprudences les plus graves ; il faut donc que la responsabilité se plie également aux différents cas qui peuvent se présenter en dehors d'eux... ; le voyageur qui a enfreint les règles élémentaires de la prudence dégage la responsabilité contractuelle de la Compagnie comme celui qui a enfreint les règlements ; ce sera donc au juge, dans chaque cas particulier, d'examiner si l'intervention active du voyageur rentre ou non dans les limites des règlements et de la prudence. »

« Indépendamment de cette première limitation, une seconde s'im-

(1) Henri Mazen, *op. cit.*, p. 75.

(2) On pourrait entendre par inopportune, fait remarquer M. Mazen, « toute intervention qui a été la cause directe de l'accident, mais alors cette intervention constituerait une faute imputable au voyageur, et ne laisserait même pas subsister la responsabilité délictuelle de la Compagnie. Il suffit donc, pour qu'elle soit inopportune, que le rapport de cause à effet entre cette intervention et l'accident soit rendu probable ou même possible par la concomitance de temps, de lieux, de circonstances. D'autre part, admettre que toute intervention active du voyageur, si insignifiante soit-elle, dégagera la responsabilité contractuelle de la Compagnie, serait interdire au voyageur tout mouvement, toute initiative, ce qui serait contraire au bon sens, puisque bien souvent cette initiative, loin d'être nuisible, aura pour effet d'empêcher les conséquences les plus funestes de l'accident, quelquefois, l'accident lui-même. Et c'est pourquoi M. Mazen s'est arrêté, quant au sens du mot « inopportune », à une solution intermédiaire que nous rapportons au texte.

pose : le contrat de transport ne peut mettre à la charge de la Compagnie que des obligations raisonnées et possibles ; pour cela, il faut que, sous l'égide de certaines précautions, elles puissent s'accomplir, ou plutôt qu'elles soient réputées accomplies. » Ces précautions lui sont en partie prescrites par des règlements ayant force de loi. « Le voyageur qui traite avec une Compagnie ne peut pas supposer que celle-ci dérogera aux dispositions contenues dans ces règlements ; il pense au contraire avec raison qu'elle se conformera strictement aux clauses qu'ils renferment, et en première ligne à celles de leurs prescriptions relatives à la sécurité. De son côté, la Compagnie ne peut songer à y échapper, car de ce fait elle encourrait une pénalité (1). Ces règlements forment donc pour ainsi dire la loi spéciale du contrat de transport à laquelle les parties, en l'absence de conventions particulières, ont entendu se référer. » « Mais ils ne peuvent prévoir toutes les précautions à prendre pour prévenir les accidents, d'autant que les progrès de la science fournissent chaque jour de nouveaux moyens d'assurer la sécurité du voyageur. Or, c'est là une chose assez importante pour qu'on ne néglige rien ; toute précaution utile sera donc, par ce fait seul, obligatoire pour la Compagnie et si elle ne la prend pas c'est à ses risques et périls ; encore faut-il que l'application en soit possible, tant au point de vue économique qu'au point de vue technique (2). »

(1) En vertu de l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les agents qui ont provoqué un accident par suite de l'inobservation d'un règlement sont passibles d'une peine, si ce règlement a été approuvé par décret ou par arrêté ministériel.

(2) C'est une règle appliquée journellement en jurisprudence, à savoir que la responsabilité des Compagnies de chemins de fer est engagée non seulement quand elles ont omis d'observer les mesures prescrites par les règlements administratifs, mais aussi généralement toutes les fois qu'elles ont négligé de prendre, pour assurer la sécurité des voyageurs, les précautions qui étaient commandées par les circonstances particulières du fait et en rapport avec les dangers à éviter. — La Cour de Grenoble, le 14 décembre 1880 (S. 82.2.34 ; D. 80.2.107) déclare la Compagnie responsable de l'accident éprouvé par un voyageur qui, ayant été laissé sans renseignements et sans direction à l'instant où il était obligé de traverser promptement, au milieu de la nuit, une gare encombrée par suite du retard d'un train, s'est engagé sur une voie où il a été atteint et mortellement blessé par une locomotive dont il ne pouvait apercevoir le mouvement, bien que les agents aient été tous à leur poste au moment de l'accident et aient fait les signaux exigés par les règlements. — La Cour d'Aix, le 12 décembre 1887 (S. 88.2.138) condamne la Compagnie parce que « le préjudice subi réside dans une infraction aux règles de la simple prudence et dans un manque de précautions élémentaires. » — Le tribunal de commerce de Roubaix, le 9 décembre 1889 (*Bull. ann.*, 1890, p. 77), condamne la Compagnie parce qu'une disposition défectueuse des voies multipliait les causes d'accident et commandait une surveillance supplémentaire qui n'a pas été exercée. Rien n'oblige les Compagnies à construire des trottoirs qui facilitent l'accès des voitures ; bien des petites gares en sont dépourvues, où l'on se contente de surélever le ballast entre les voies en le bombant pour former ce qu'on appelle le quai belge. Aucun règlement non

« En résumé, M. Mazen pense que la responsabilité contractuelle des Compagnies de chemins de fer doit être limitée par ces deux faits : 1° Le voyageur n'a pas observé les règlements, ni les règles élémentaires de la prudence ; 2° La Compagnie a observé les règlements et les règles imposées par la plus stricte prudence ; sous la condition expresse qu'il existe entre le fait sur lequel la Compagnie s'appuie pour repousser l'action en indemnité et l'accident, un rapport rendu probable par la concomitance de temps, de lieux ou de circonstances (1). »

« Ainsi, conclut-il, nous prétendons qu'il y a lieu de limiter la responsabilité contractuelle des Compagnies, sans cela ce serait sous-entendre une clause d'assurance que ne comporte pas le contrat de transport, mais de ce qu'on se trouve en dehors de cette limitation, il ne faut pas conclure que la victime n'a pas d'action pour se faire indemniser ; la Compagnie reste toujours soumise à la responsabilité de droit commun... ce sera évidemment très exceptionnel, mais cependant possible, comme dans l'hypothèse suivante : Un voyageur traverse une voie à l'encontre du règlement et se fait écraser par une machine

plus ne prescrit de faire arrêter les trains à côté d'un quai. Si cependant un train arrivant de nuit dans une gare dépasse le quai où les voyageurs ont l'habitude de descendre, il y a, dans ce fait, une négligence des agents qui engagera la responsabilité de la Compagnie s'ils ne préviennent pas les voyageurs du danger qu'ils doivent éviter. — Grenoble, 10 mai 1883, et d'autres décisions dont nous aurons occasion de reparler, notamment l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884 (D. 85.1.433) où nous lisons : « Attendu que le retard extraréglementaire du train n° 36, ayant occasionné à la gare de Gannes le croisement de ce train avec l'express, il est résulté de ce retard un péril pour les voyageurs qui, descendus du train n° 36 au moment où l'express allait passer, avaient à traverser la voie pour sortir de la gare ; que, dans ces circonstances anormales, les employés de la Compagnie étaient obligés de signaler le danger aux voyageurs et de prendre des dispositions particulières et exceptionnelles pour les préserver de tout accident. » — La Cour de Rennes, le 16 juin 1903 (D. 04.2.60), déclarait une Compagnie de tramways responsable de l'accident dont un voyageur a été victime par suite du défaut d'éclairage de la rampe d'accès d'une halte même en l'absence de toute prescription réglementaire, et alors que le terrain de la rampe ne lui appartenait pas, la Compagnie devant prendre toutes précautions nécessaires pour s'assurer que ses voyageurs puissent en effectuer le trajet sans danger, en particulier à l'arrivée des trains pendant la nuit. — Voir encore, sur le principe : Cass., 3 janvier 1887, S. 87.1.263 ; Cass., 31 octobre 1898, S. 99.1.414.

(1) M. Mazen (p. 80) fait remarquer qu'il se sert de deux expressions différentes, suivant qu'il s'agit du voyageur ou de la Compagnie. Cette dernière doit apporter dans l'exécution de ses obligations les précautions imposées par la plus stricte prudence tandis qu'il ne réclame du premier qu'une prudence élémentaire. Et il justifie cette différence par cette double considération, à savoir : que le voyageur ne voyage pas tous les jours, sauf exception, et par suite doit être moins au courant des précautions à prendre que la Compagnie dont le but est précisément la réalisation des contrats de transports et que, d'autre part, il convient de se montrer très particulièrement sévère, lorsque cette sévérité a pour raison d'être la protection de la vie humaine.

en manœuvre, la responsabilité contractuelle de la Compagnie est dégagée, mais sa responsabilité délictuelle peut être mise en jeu par ce fait établi que le mécanicien aurait pu arrêter à temps sa machine, qu'il a manqué de présence d'esprit. »

La nécessité d'une théorie intermédiaire ressort de l'état d'indécision de la jurisprudence qui, sollicitée à chaque instant par l'équité soit dans un sens, soit dans l'autre, oscille sans cesse entre les deux principes, suivant que l'un ou l'autre lui fournit dans l'espèce une solution plus équitable. Et voilà pourquoi M. Mazen a édifié la sienne.

Son raisonnement, appuyé d'ailleurs sur l'analyse des arrêts, nous semble des plus justes et donne une bonne ligne de conduite pratique, quoique un peu compliquée. Mais, encore une fois, il y a là des données dont pourra et devra s'inspirer le juge, et qui ne peuvent servir à partager et délimiter *a priori* les règles de la preuve.

A ce point de vue, il suffisait de poser : que le voiturier, au cas d'accident, doit prouver, comme il l'entendra, qu'il a observé dans toute sa rigueur l'obligation à laquelle il s'était engagé par le contrat : qu'il a effectué le transport avec toute la vigilance que mettrait un bon père de famille à accomplir un acte aussi dangereux pour la vie de ses semblables. Cela fait, sa responsabilité en vertu de l'article 1137 sera dégagée. Mais, en vertu des articles 1382 et 1383, qui donnent la mesure de la responsabilité délictuelle, le voiturier est tenu de toute négligence toute imprudence, toute faute, si légère soit-elle. Étant ainsi plus étendue que la responsabilité contractuelle, la responsabilité de droit commun lui survivra, et le voyageur pourra, s'il y parvient, et malgré la preuve qu'a faite déjà le transporteur, se faire indemniser en relevant une faute aquilienne à sa charge. Tout le reste n'est qu'application de ces principes.

Et notre conclusion sera qu'en elle-même, la théorie si claire de MM. Lyon-Caen et Renault suffisait à régler toutes les situations et contenait en germe les règles d'application qu'en tire M. Mazen, et qui n'en sont en réalité que le développement.

SECTION IV. — La responsabilité du voiturier dans le système de l'unité de la responsabilité.

Appliquons aux difficultés consécutives aux accidents de personnes dans le contrat de transport, les principes directeurs que nous avons indiqués dans l'exposé général de la théorie de l'unité de nature de la responsabilité.

§ 1. — La doctrine.

Le voiturier doit la sécurité au voyageur qu'il transporte, jusqu'à concurrence de la faute de la victime, du cas fortuit ou de la force

majeure : c'est incontesté. Mais on ne s'inquiète plus de la source de cette obligation ; peu importe qu'elle soit ou non contenue au contrat de transport des personnes, qu'elle soit d'origine contractuelle ou délictuelle. Elle existe, cela suffit.

La faute seule peut, en effet, engendrer la responsabilité. Or, la faute, dit M. Lefebvre (1), est un acte illicite au sens étroit du mot lorsque l'acte accompli est prohibé par la loi, ou lorsque l'acte négligé est ordonné par la loi. Dans un sens plus large, la faute est un fait illicite, lors même que la loi n'a pas statué, si la convention, le contrat ayant défendu ou ordonné, on contrevient à la convention, au contrat.

Comment la même lésion d'un même droit, au préjudice d'une même personne, constituerait-elle un délit, si elle a été causée par un tiers et une lésion de droit différente, si son auteur est le co-contractant ?

« Nous ne prétendons pas que le contrat ne modifie en rien la responsabilité ; nous soutenons seulement qu'il n'en modifie pas la nature et qu'il ne crée pas une responsabilité spéciale. »

Le contrat pourra donc étendre les cas de responsabilité, en élargir le cadre, mais ces fautes contractuelles, résultant uniquement de la convention, auront pour sanction, comme les autres fautes, l'article 1382 du Code civil. La responsabilité restera toujours délictuelle.

C'est ce qui a lieu pour le contrat de transport. « L'obligation de sécurité a été promise au contrat », dit M. Grandmoulin (2), et la conséquence toute naturelle à en tirer est que les données rigoristes des articles 1382 et suivants doivent être amendées par la notion de la faute contractuelle : sous l'empire de ces articles, il aurait fallu se borner à considérer comme faute *in committendo* ou *in omittendo*, la violation des lois et des règlements régissant les voituriers ; désormais on y ajoutera l'inexécution des obligations prises au contrat (3). Le voiturier devra donc indemniser les victimes d'un accident, non seulement au cas où il aura contrevenu à un règlement formel, mais aussi lorsqu'il aura manqué à une mesure de sécurité imposée par la convention ou commandée par l'intention des parties contractantes.

Mais comment sera mise en œuvre cette responsabilité unique, délictuelle ? Et spécialement, à qui incombera la charge de la preuve ?

Nous avons vu que tout dépendait du point de savoir si l'obligation à laquelle la victime prétend qu'il a été contrevenu était positive ou

(1) Lefebvre, article cité, *Revue critique*, 1886, p. 485 et s.

(2) Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité*, p. 37 *in fine*.

(3) Il est piquant de remarquer que le système de l'Unité entend par engagement pris au contrat précisément ce que M. Féolde attribuait au droit commun, et réciproquement.

négative. La question revient donc à se demander lequel de ces deux caractères revêt l'obligation de sécurité.

A un premier examen, elle semblerait être positive : fournir la sécurité, faire parvenir le voyageur sain et sauf au lieu d'arrivée, le restituer en bon état à lui-même et aux siens, n'est-ce pas quelque chose de positif, et l'obligation du voiturier qui contient tout cela, n'est-elle pas une obligation de faire ?

Mais si, poussant plus avant nos investigations, nous passons de cet examen superficiel à une analyse approfondie, nous voyons qu'en réalité l'obligation du voiturier est de ne pas porter atteinte à la vie ou à la santé du voyageur, que par suite, en réalité et malgré les apparences, elle est négative (1).

La chose ne fait pas difficulté pour ceux qui la font découler uniquement de la loi : pour eux, en effet, il s'agit ici de l'obligation générale négative de ne pas causer préjudice à autrui, de ne léser personne, ni dans son corps, ni dans ses biens, qui lie tout homme à l'égard de son semblable, et par conséquent le voiturier à l'égard du voyageur, de la même façon absolument et dans les mêmes conditions qu'à l'égard de toute autre personne. « C'est la grande règle de la sociabilité humaine que la religion, la morale et le droit enseignent à l'envi, dont le législateur détermine les conséquences juridiques et pose la sanction dans les articles 1382 et 1383. »

Elle ne devrait pas faire difficulté non plus pour ceux qui font résulter cette obligation du contrat de transport. La nature de l'obligation n'est pas changée par une variante dans la source du lien, ou une extension de rigueur dans l'appréciation de l'obligation ; celle-ci consiste néanmoins toujours à ne pas causer de dommage au voyageur par une atteinte portée à sa vie ou à son intégrité corporelle (2).

Mais, objecte-t-on, le voiturier n'est-il pas tenu d'observer les règlements administratifs et de prendre toutes les précautions nécessaires à la sécurité du voyageur, et n'est-ce pas là une obligation bien positive ? A quoi nos auteurs répondent que ces obligations positives ne sont que les conséquences de l'obligation générale négative qui pèse sur le voiturier. Il faut bien se garder, ajoutent-ils, de confondre cette seconde obligation avec la première : le seul lien qui les unisse est que la violation de la seconde pourra constituer un élément de preuve

(1) Négative au même titre que celle de l'avocat, obligé au secret professionnel, qui consiste à ne pas divulguer certains faits connus (Grandmoulin).

(2) On a objecté ici qu'il fallait résoudre la question de savoir si l'obligation contractuelle est de faire ou de ne pas faire, d'après la règle de l'article 1156. « On doit dans les conventions rechercher quelle a été la commune intention des parties contractantes... » Il semble bien qu'à ce point de vue, c'est à fournir une certaine somme de diligence que s'est engagé le voiturier, donc à une obligation de faire et par suite positive.

quand il s'agira d'établir la violation ou la non-violation de la première, ce qui ne dispensera pas le voyageur de démontrer le rapport de cause à effet entre la violation de cette seconde obligation et le préjudice dont il demande réparation.

Or « quand une prestation positive est imposée à une personne au profit d'une autre, par la loi ou par une convention, il suffit au créancier de prouver son titre, c'est-à-dire l'existence de l'obligation. Mais, quand l'obligation a pour objet une abstention, il doit encore prouver le fait de la contravention ; sans cela on ne saurait sur quoi se fonder pour allouer une indemnité » (1).

De ce que l'obligation de sécurité est négative, il résulte donc que le fardeau de la preuve retombe sur le voyageur : c'est à vous, voyageur, dit M. Grandmoulin, « à prouver tout d'abord la violation de votre droit, à en préciser l'auteur, et non à moi, voiturier prétendu débiteur, à établir qu'il n'a pas été méconnu. Quel juge voudrait me condamner pour ne pouvoir prouver jour par jour, heure par heure, qu'à tout moment je me suis abstenu de porter atteinte à votre vie, à votre sécurité ou à votre santé, pendant toute la période d'exécution du contrat de transport ? (2). Il ne suffira donc pas au voyageur de prouver l'existence de mon obligation de ne pas léser sa personne ; il devra encore démontrer que j'ai violé mon obligation à tel jour, à telle date, et que de cette violation est né le préjudice dont il se plaint. Le bon sens commande cette solution, car la blessure peut venir non seulement de moi, mais de toute autre personne, du voyageur lui-même, ou d'un cas fortuit ou de force majeure » (3).

« Avec un point de départ différent et une analyse juridique dissemblable, conclut M. Wasselin (4), le système de l'unité aboutit au même résultat pratique que le système de la responsabilité délictuelle. » Sans doute, tous deux sont d'accord pour mettre à la charge du voyageur le soin de faire la preuve de la faute du voiturier qu'il actionne, et, à ce point de vue, ils semblent se confondre ; mais, lorsqu'il s'agit de fixer le critérium auquel se reconnaîtra cette faute, le système de

(1) Planiol, note au Dalloz, 1896. 2.457.

(2) M. Grandmoulin paraît exagérer ici la difficulté de preuve que rencontrerait le voiturier dans le système opposé. Peut-être est-il influencé par l'opinion courante sur la prétendue impossibilité des preuves négatives, d'autant plus qu'ici la proposition à établir semble *a priori* avoir un caractère indéfini. Remarquons cependant qu'il suffirait alors au voiturier de prouver qu'au moment même de l'accident il déployait tout le soin et la vigilance que comporte la sûreté des voyageurs, chose relativement facile. Ses imprudences antérieures en effet, si elles ne se rattachent par aucun lien de cause à effet à l'accident, ne saurait en rien lui nuire ou engendrer sa responsabilité. — M. Planiol semble bien devoir considérer l'obligation du voiturier comme positive.

(3) Grandmoulin, *op. cit.*, p. 55 et 56.

(4) Wasselin, *op. cit.*, p. 66.

l'unité prétend être plus favorable au voyageur : les principes souvent méconnus, il est vrai, par la jurisprudence française, forçaient le voyageur agissant en vertu d'un recours délictuel à avancer la preuve d'une faute *in committendo* ou au moins d'une faute *in omittendo* ne pouvant résulter que d'une infraction à un ordre de la loi ou de l'application des prescriptions réglementaires. Dans le système de l'unité, le domaine de la faute *in omittendo* serait étendu ; le réclamant aurait gain de cause chaque fois qu'il pourrait relever à la charge du voiturier une négligence que ne commettrait pas un bon père de famille. Le nombre des hypothèses dans lesquelles il obtiendrait satisfaction se trouverait ainsi augmenté et sa situation serait améliorée d'autant.

Nous avons vu cependant que la jurisprudence ne tenait pas compte de cette limitation logique et strictement juridique de la responsabilité délictuelle, de sorte que dans le contrat de transport, les résultats de la théorie de l'unité ne sont guère différents de ceux de la théorie classique (1) ; mais répliquent les premiers : si vous présentez des résultats identiques à ceux que nous atteignons, nous ne vous croyons pas en droit d'y prétendre.

Cette fois, c'est en frappant à la tête que se défendront les auteurs délictuels : ils contestent en effet le point de départ même de la théorie de l'unité. Il est bien osé, disent-ils, d'appliquer à la faute contractuelle les règles de la faute délictuelle et de confondre la responsabilité à raison de l'inexécution d'un contrat avec la responsabilité résultant d'un délit ou d'un quasi-délit. Soutenir que l'article 1382 se référerait également aux deux fautes, et sanctionnerait même la faute contractuelle, c'est se faire illusion sur l'importance de cet article, qui ne domine que la matière de la responsabilité, mais s'occupe uniquement des obligations issues d'un délit ou d'un quasi-délit.

De ce que l'inexécution d'un contrat forme, comme le délit et le quasi-délit, un acte illicite en tant que manquement à un devoir conventionnel corrélatif à un droit conventionnel, il ne suit nullement que l'article 1382 vise cette lésion de droit conventionnel. Ne pas tenir compte du contrat intervenu et traiter les questions de responsabilité entre deux personnes unies par un contrat qui place l'une dans un état de dépendance marquée à l'égard de l'autre, comme les questions de responsabilité entre personnes libres de tout lien contractuel, ne semble ni rationnel, ni juridique.

(1) « On voudrait, dit M. Thaller (*Traité de droit commercial*, n° 1183), aujourd'hui ramener la responsabilité à une conception unique : l'infraction à un contrat serait un délit civil au même titre que l'infraction à la loi. Cette thèse hardie présente un intérêt plus doctrinal que pratique. Elle n'est pas de nature à fournir dans le transport des résultats différents de ceux qui découlent de la théorie classique. »

Admettre que le voiturier a, par le contrat, promis de prendre certaines précautions qui ne lui étaient pas imposées, qu'en ne remplissant pas ces obligations il a commis une faute, et qu'il est responsable des conséquences dommageables de cette faute, n'est-ce pas admettre l'existence d'une faute contractuelle, puisque cette faute dérive du contrat et, sans le contrat, n'existerait pas? C'est une pure querelle de mots que nier d'une part la faute contractuelle, et d'autre part, admettre que le contrat crée au voiturier des obligations spéciales et que tout manquement à ces obligations implicites ou explicites constitue une faute. Il n'en reste pas moins que, quant à la responsabilité, le voiturier est lié plus étroitement envers le voyageur qu'envers un tiers avec lequel il n'a pas contracté; c'est donc reconnaître que la faute, et par conséquent la responsabilité vient du contrat, que l'article 1382 est étranger à la matière.

Et M. Lefebvre (1), après avoir affirmé que, dans toutes les hypothèses, le patron est responsable envers tous ou envers personne, reconnaît quelques lignes plus loin « que si le patron ne peut pas être responsable envers l'ouvrier sans l'être envers les tiers, il peut être responsable envers le tiers sans l'être envers l'ouvrier ». Car le critérium de la faute dans le contrat (à moins de clauses expresses qui ne rentrent pas dans cette discussion générale) est l'inaccomplissement des « suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation, d'après sa nature » (art. 1135), tandis que hors du contrat, et par suite, entre les voituriers et les tiers, il est en faute toutes les fois qu'il commet une imprudence, une négligence, une inobservation des règlements.

Puisque les données d'appréciation sont différentes, la situation l'est aussi, et la sanction ne l'est pas moins.

La faute, qui a dû rentrer dans les prévisions des parties contractantes fait, pour ainsi dire, corps avec le contrat et au même titre que l'inexécution qui en est la conséquence. Entre personnes étrangères, il ne saurait être question d'une entente préalable portant sur la réparation du dommage; c'est alors qu'intervient l'article 1382 dont sont ainsi précisés le sens et la portée.

Cette indépendance réciproque des deux hypothèses est bien mise en lumière par M. Demolombe: « D'une part, dit-il (2), les articles 1136, 1137 et 1146 et suivants qui déterminent les conséquences de la faute en matière de contrats, sont inapplicables en matière de délits ou de quasi-délits; lesquels sont uniquement régis par les articles 1382 et 1383; comme aussi, d'autre part, réciproquement, les

(1) Voir la réfutation de la théorie de M. Lefebvre, dans Sainctelette, *La jurisprudence qui s'éloigne et la jurisprudence qui s'approche*.

(2) Demolombe, *op. cit.*, t. XXXI, n° 472, p. 407.

articles 1382 et 1383, qui déterminent les conséquences des fautes en matière de délits ou de quasi-délits, sont inapplicables en matière de contrats ou de quasi-contrats, lesquels sont uniquement régis par les articles 1136, 1137 et 1146. » Et M. Demolombe trouve la justification de cette seconde règle « soit dans les textes mêmes du Code, soit dans les principes généraux du droit. Le législateur a réglé ce qui concerne le caractère des fautes, qui peuvent être commises dans l'inexécution des contrats, et les dommages-intérêts résultant de l'inexécution. Et les dispositions qu'il a édictées à cet égard, ont ce double caractère qu'elles sont tout à la fois spéciales et complètes. D'où il suit qu'elles se suffisent à elles-mêmes et qu'on ne saurait introduire en cette matière, d'autres textes qui y sont étrangers » (1).

De tout cela, il résulte que la faute contractuelle et la faute délictuelle, n'étant régies ni par les mêmes principes, ni par les mêmes règles, ni par les mêmes modes d'application, ne le sont pas non plus par la même sanction civile.

Lors donc que la cause de l'accident résidera dans une faute purement et uniquement contractuelle, c'est à cette notion seule qu'il faudra faire appel pour intenter une action en dommages-intérêts ; il ne pourra être question de l'article 1382, ce texte ne prévoyant pas notre hypothèse, et les principes qui y sont contenus ne devant trouver leur application qu'en l'absence de toute convention intervenue entre les intéressés (2).

Mais de ce que l'article 1382 ne sanctionne pas les fautes contractuelles, il ne faut pas tirer de conséquences exagérées, et il serait téméraire, croyons-nous, d'aggraver la distinction jusqu'à admettre que par cela même qu'une faute est contractuelle, et à supposer qu'elle soit en même temps faute délictuelle, parce qu'elle aurait existé en l'absence de contrat, l'article 1382 ne pourra s'y appliquer.

C'est là cependant l'avis de M. Labbé. « Il ne suffit pas de faire remarquer, dit-il (3), que les articles 1382 et suivants, engendrent des obligations qui, selon la rubrique du titre IV, livre III du Code civil, se forment sans convention, c'est-à-dire entre personnes qui n'ont pas préalablement contracté ensemble ; car cela entraîne qu'un tiers peut invoquer ces articles, et non pas qu'un contractant ne puisse pas, comme un tiers, s'en prévaloir. On comprendrait que les causes d'obligations délictuelles concourussent avec les causes d'obligations contractuelles pour la plus grande sécurité des personnes atteintes de dommages. Il n'y a pas entre ces causes d'engagements incompa-

(1) Demolombe, *op. cit.*, t. XXXI, n° 477, p. 413. — Guillouard est du même avis : *op. cit.*, t. I, n° 256, p. 255.

(2) Paris, 25 mai 1894, D. 95.2.475.

(3) Labbé, note S. 86.2.97.

tibilité absolue, pour ainsi dire matérielle. Non, mais il y a incompatibilité morale ou juridique. Les mêmes règles de responsabilité ne doivent pas régir les personnes qu'aucun contrat n'a encore mises en rapport, et les personnes qui sont unies, rapprochées par le lien du contrat » (1).

Nous avons dit déjà que nous avons peine à comprendre cette incompatibilité juridique et, malgré le puissant raisonnement de M. Labbé, il nous semble que rien dans nos lois ne s'oppose à ce que, quand l'infraction à l'obligation contractuelle constitue un délit civil, on se prévale, dans l'assignation en dommages-intérêts, conséquence de cette faute, de la violation de l'article 1382 du Code civil.

Quoi qu'il en soit, il est avéré que l'article 1382 n'est afférent qu'aux engagements qui se forment sans convention vis-à-vis d'un tiers injustement lésé, et qu'il ne prévoit ni ne sanctionne la violation des obligations conventionnelles. Donc, la solution relativement favorable au voyageur à laquelle prétendent arriver les partisans de l'unité de la responsabilité n'est pas justifiée, puisque ne l'est pas la confusion qu'ils essayaient d'établir entre deux sources de responsabilité si dissimilaires, à quelque point de vue qu'on les envisage. Et cela même nous dispense d'examiner s'il est juste de voir dans l'obligation du voiturier une obligation négative et s'il est exact de dire que la distri-

(1) Ce qu'ailleurs, M. Labbé explique en ces termes : « Un contractant promet de réaliser au profit de l'autre la prestation d'un service convenu, le droit commun ne l'engageait à rien de semblable, il est sorti au profit de l'autre contractant du cercle de la liberté naturelle ; il doit uniquement ce qu'il a promis et assurément la mesure de diligence fixée par l'article 1382 ne saurait s'appliquer à un acte que le droit commun ne prescrivait pas. » Tout ceci, nous l'admettons et, avec M. Labbé, nous l'opposons à la théorie de l'Unité. Mais c'est ici que commence la divergence : « Les soins qui doivent accompagner un acte, continue M. Labbé, sont régis par le même principe que l'obligation d'accomplir cet acte. Nous devons, en vertu du droit commun, respecter la vie, la réputation, la propriété d'autrui ; l'article 1382 reflète ce devoir et le sanctionne. Mais, si nous devons, en vertu d'une promesse spéciale par laquelle nous avons mis nos forces au service d'un créancier déterminé, la manière plus ou moins zélée et prudente avec laquelle nous devons agir doit être proportionnée à la teneur du contrat qui nous oblige... Serait-on tenté d'admettre le contraire par cette raison spécieuse qu'un contractant doit être, dans tous les cas, tout au moins responsable comme le serait un tiers, que le contrat n'affranchit pas du droit commun, que le contractant demeure un homme tenu de respecter tous ses semblables, même son co-contractant, conformément au droit commun de l'humanité ? Cela est un mélange de vérité et d'erreur. Tout contractant doit, relativement à l'objet du contrat, la mesure de diligence fixée par le contrat lui-même. S'il est en faute aux termes du contrat, il est inutile d'invoquer contre lui l'article 1382 ; si d'après le contrat, il n'est pas responsable, le recours à l'article 1382 ne saurait aggraver sa situation. C'est le développement nécessaire de l'idée que le contrat est la loi des parties, loi spéciale substituée ou mieux ajoutée, superposée à la loi générale ». Note S. 85.4.26.

bution de la preuve dépende uniquement de la nature positive ou négative de l'obligation (1).

Tandis que ce dernier système se croyait en droit de prétendre à une amélioration du sort du voyageur, en ramenant tous les éléments de la responsabilité à la faute dont il donnait une définition unique, d'autres auteurs cherchaient cette même amélioration en essayant de dégager complètement la notion de responsabilité de la notion de faute et d'étendre ainsi les cas dans lesquels on peut être déclaré responsable. C'est à l'étude de ces efforts que sera consacré notre titre deuxième.

§ 2. — La jurisprudence.

Admet-elle la théorie de l'unité de la responsabilité, et l'applique-t-elle au contrat de transport des personnes? C'est ce qu'il nous faut rechercher.

« Il est certain, comme le remarque M. Zens (2), que jamais la jurisprudence n'a résolu la question de principe de façon expresse, il est moins certain qu'il soit difficile de savoir son opinion à cet égard. »

Pas plus que lui, nous ne trouvons convaincante la déduction de M. Grandmoulin quand, de la constatation que la Cour suprême admet sans conteste l'application de l'article 1382 à la responsabilité du voiturier au cas d'accident de personnes, il conclut que voilà une hypothèse importante « où la jurisprudence consacre la théorie de la responsabilité délictuelle en matière de contrats » (3). La conclusion de M. Grandmoulin dépasse certainement les prémisses; tant qu'il ne démontre pas que d'après cette même jurisprudence, une obligation de sécurité ou de soins et de vigilance est contenue au contrat de transport, et qu'on entend appliquer l'article 1382 à la violation de cette obligation, rien ne prouve qu'il n'y ait pas là adoption pure et simple de la responsabilité délictuelle, le voiturier étant censé avoir contrevenu seulement aux articles 1382 et suivants du Code civil.

On ne pourrait même pas se fier à ce que certaines décisions sanctionnent par les articles 1382 et 1383 des fautes d'omission se référant à de simples règles de prudence omises, puisque, en dehors de tout contrat, les tribunaux donnent cette portée démesurée à l'article 1383. Peut-être cependant l'ancienneté de certaines d'entre elles, antérieures aux récentes extensions en ce sens, pourraient être considérées comme ayant réellement voulu, en appliquant la responsabilité délictuelle à des fautes d'omission qui ne consistaient pas en des violations

(1) Voir à ce sujet, dans Teisseire, *op. cit.*, p. 49, la fin de la réfutation de la théorie de M. Planiol.

(2) Zens, *De la responsabilité du voiturier*, p. 79.

(3) Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité*..., p. 37.

de lois ou de règlements, sanctionner par les articles 1382 et 1383 l'inexécution d'obligations du contrat (1).

Il nous faut donc rechercher cette preuve dans les considérants des arrêts où on a cru la trouver parfois :

« Considérant, dit la Cour de Paris, le 17 mai 1879 (2), qu'il s'agit au procès de l'inexécution fautive et quasi-délictueuse d'un contrat de transport de voyageur convenu à Reims... » Mais, si cet arrêt semble bien admettre que l'inexécution d'un contrat est un quasi-délit, il applique à ce quasi-délit contractuel des règles autres que celles qu'il appliquerait au quasi-délit délictuel, et qui sont celles de la faute contractuelle. Il ne tire donc pas de conséquences d'une redondance dont il ne prévoit pas la portée.

« Attendu, dit la Cour d'Aix, le 12 décembre 1887 (3), que tout préjudice résultant d'une faute oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer (art. 1382, C. civ.), d'où il suit que la Compagnie de chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, obligée *ex contractu* l'est aussi *quasi ex delicto*, non seulement si la cause du préjudice réside dans une inobservation des règlements, mais encore si elle réside dans une infraction aux règles de la plus simple prudence et du manque de précautions élémentaires. »

Seul, parmi tous ceux qui ont été relevés, un jugement du tribunal civil de la Seine, du 8 mars 1893 (4), contient une référence expresse aux principes directeurs de la théorie de l'unité de la faute : « Attendu que le contrat de transport des personnes oblige seulement le voiturier à donner tous ses soins à ce transport et à ne rien faire qui soit de nature à compromettre la sécurité des personnes qui se sont confiées à lui ; que ses obligations ne vont pas au delà ; que le principe en ce qui concerne la responsabilité des accidents occasionnés aux personnes est exclusivement fixé par les articles 1382 et suivants » (5).

(1) Tels seraient : Cass., 7 mai 1868, D. 69.1.72 ; S. 69.1.75 ; C. Rennes, 13 décembre 1869, D. 72.2.149 ; C. Paris, 16 décembre 1873, D. 74.2.126 ; S. 74. 2.216.

(2) Féraud-Giraud, t. III, n° 428.

(3) Aix, 12 décembre 1887, Dalloz, *Rép.*, *Supp.*, V° *Commissionnaire*, n° 96, p. 709. Cet arrêt, il est vrai, base la responsabilité du voiturier sur l'article 1784. Peut-être n'a-t-il voulu, dans le considérant rapporté au texte, que marquer en l'espèce la coexistence des deux responsabilités, que nous avons reconnu possible. Il n'en serait pas moins à retenir.

(4) Trib. civ. Seine, 18 mars 1893, *Gaz. Trib.*, 26 mai 1894. — A peu près à la même date, le 20 mars 1893, la Cour de Rennes disait, dans un arrêt se rapportant aux accidents du travail : « Attendu que l'article 1382 est général, absolu, applicable dans tous les cas, que le dommage ait été causé au cours de l'exécution d'un contrat quelconque, à l'un des contractants par son co-contractant, ou qu'il ait été le fait d'un tiers juridiquement étranger à la personne lésée... » On ne peut être plus catégorique.

(5) Nous n'en finirions pas si nous voulions citer les sentences qui ont formellement délimité le champ d'action respectif des deux responsabilités, et surtout celles

§ 3. — Les législations étrangères.

Si l'on peut en croire M. de la Gorce, telle serait, en thèse générale, la théorie du Code anglais. Et il cite, à l'appui de son dire, le paragraphe 12 de l'ouvrage de M. Campbell : « The law of negligence » (1). Nous avons vu déjà que la législation anglaise applique aux voituriers les règles de la responsabilité délictuelle ; nous n'avons donc plus à insister sur ce point.

Le Code civil portugais semble admettre l'unité ; en tous cas il ne sépare pas la responsabilité contractuelle de l'acte délictuellement illicite : « La responsabilité résultant de toutes les autres obligations sera régie par les mêmes principes, dans tout ce qui leur est applicable. »

On a dit parfois que le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand s'inspirait de ces principes. « Pour le projet de loi, dit même M. Saleilles, dans son *Essai d'une théorie générale de l'obligation d'après le projet de Code civil allemand* (2), toute faute est un délit civil : le délit consiste à violer le droit d'autrui ; et il y a violation du droit d'autrui, aussi bien lorsqu'il s'agit d'atteinte à un droit de créance que lorsqu'il s'agit d'atteinte au droit de propriété (art. 704, 705) ; donc, ce que nous appelons la faute contractuelle est pour les auteurs du projet un délit civil comme tous les autres. »

Mais dans la seconde édition de son ouvrage (3), M. Saleilles abandonne cette opinion : « Le principe du projet est celui-ci : il y a obligation fondée sur la responsabilité partout où il y a délit et là seulement où il y a délit. Et cependant nous connaissons une autre obligation née de la responsabilité et qui ne se trouve pas au titre du délit civil ; c'est en ce qui touche la responsabilité contractuelle. Ici encore, l'obligation d'indemnité résulte de la faute ; la faute consiste à avoir violé un contrat et par conséquent à avoir violé en cela le droit d'autrui. Y a-t-il donc obligation *ex delicto* au sens du projet ; ou plutôt la faute qui consiste à violer un contrat n'est-elle pas un délit civil au sens de l'article 704, au même titre que celle par laquelle on porte atteinte à tout autre droit, par exemple à la propriété ? Sur ce point

qui se sont référées à la théorie de la dualité sans juger utile de s'en expliquer. « Considérant, dit un arrêt de la Cour de Paris (4^e ch.) du 21 juillet 1892, — pour ne citer que celui-là, — que le voyageur accidentellement blessé au cours du transport, pendant que le voiturier a pris charge de sa personne, est donc protégé par la loi de son contrat, en dehors des dispositions des articles 1382 et suivants du Code civil. » *Gaz. Trib.*, 8 et 9 août 1894.

(1) De la Gorce, *op. cit.*, p. 172, note 3.

(2) Raymond Saleilles, *Essai* ... (Paris, 1890), § 16, p. 14.

(3) Cet ouvrage a été réédité en 1901, sous le titre d'*Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil pour l'Empire allemand*. — V. les nos 330 et suiv.

les expressions des motifs restent ambiguës. On paraît bien reconnaître que la faute au point de vue de sa nature, est la même dans les deux cas, que certains de ses résultats, en ce qui touche, par exemple la mesure de l'indemnité, doivent être identiques ; et cependant on avoue qu'on n'a pas entendu classer la faute contractuelle parmi les délits civils proprement dits. » Et il conclut que le projet a entendu déclarer que la faute contractuelle est, par sa nature, un délit civil comme tout autre, mais dont la sphère et les conséquences juridiques ne sont pas de tous points les mêmes. Il n'y a pas, en somme, opposition de principes entre les deux fautes, mais leur domaine d'application diffère, et de là certaines différences dans les résultats pratiques : la plus sensible vient des éléments constitutifs du délit dans les deux cas ; et le projet accepte aussi la différence entre les deux responsabilités en ce qui touche la preuve.

Le Code autrichien a réuni dans un même chapitre (Liv. II, sect. II, ch. xxx, art. 1293 et suiv.) toutes les règles relatives à la réparation des dommages, mais il a maintenu la distinction des deux fautes, au moins en ce qui en forme le principal intérêt, la charge de la preuve : aux termes de l'article 1298, lorsqu'il existe une convention, c'est à celui qui prétend qu'il n'est pas en faute à en fournir la preuve, au lieu que d'après l'article 1296, c'est à celui qui invoque la faute extra-contractuelle à la prouver.

APPENDICE AU TITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER DU FAIT DE SA CHOSE.

Nous aurions donné une idée incomplète de la théorie de la faute, si nous nous en tenions à l'exposé général des principes de la responsabilité du fait personnel et du fait du préposé. Il nous faut, d'un rapide coup d'œil, envisager l'influence qu'ont sur ces principes les articles 1384, 1385 et 1386 du Code civil, lorsque l'accident, au lieu d'être dû au propre fait du voiturier ou au fait des personnes dont il doit répondre, est occasionné par sa chose (1), deuxième chef de responsabilité, que nous avons réservé.

Sans doute, le législateur aurait pu se dispenser d'édicter sur ce point des dispositions spéciales ; il y aurait eu dans l'attribution du fait dommageable à telle chose du voiturier un élément de preuve, au même titre que l'attribution de ce fait au voiturier lui-même, et les principes généraux que nous venons d'exposer auraient sorti leur plein et entier effet. La responsabilité du fait des choses en l'absence de contrat, serait tombée sous le droit commun de la faute délictuelle tel qu'il est exprimé dans l'article 1382 du Code civil et tel qu'il se résume dans les deux adages traditionnels : « pas de responsabilité sans faute » et *actori incombis probatio*. Le dommage occasionné par une chose dont le voiturier a l'usage ou la garde serait traité ainsi que le préjudice émané directement de sa personne même : ce serait à la victime, demandeur en indemnité, à établir qu'une faute a été commise par le voiturier, défendeur au procès, et à dénoncer le lien unissant cette faute au préjudice souffert ; la faute prouvée et personnelle servirait invariablement de base à la responsabilité, sans qu'il y ait

(1) Le fait des choses « est une notion extrêmement vaste. Car les choses sont innombrables. On peut les diviser d'abord en deux grandes classes ; les choses animées et inanimées. La première classe comprend surtout les animaux, car on a l'habitude de ne pas prendre en considération la vie végétale, à raison de son peu d'intensité (un arbre peut cependant dégrader un bâtiment par la croissance de ses branches ou de ses racines). La deuxième comprend tout ce qui est dépourvu de vie : bâtiments, marchandises et arbres si on ne les range pas à côté des animaux. En résumé, les choses, à notre point de vue juridique, c'est tout ce qui n'est pas doué d'une personnalité consciente et en somme, tout ce qui n'est pas une personnalité humaine ».

à distinguer suivant que le dommage est émané directement du voiturier ou qu'il a été causé par l'intermédiaire de sa chose.

Mais, de même que nous avons vu le Code édicter une présomption de faute à l'encontre du maître responsable des actes de son préposé, de même nous le verrons, par des dispositions spéciales, déroger aux articles 1382 et 1383 et établir une présomption de faute à la charge d'une personne chaque fois que l'accident a été occasionné par un animal dont elle se servait (art. 1385), ou par une chose inanimée qui était placée sous sa garde (art. 1384-1^o et 1386).

C'est l'influence de ces textes spéciaux sur la responsabilité du voiturier que nous examinerons maintenant.

SECTION I. — L'accident est occasionné par un animal dont se servait le voiturier.

« Le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, dit l'article 1385, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé. »

Lors donc que l'accident proviendra d'un vice ou d'une frayeur soudaine du cheval de l'omnibus, du tramway, de la voiture de place, le voyageur sera dispensé, aussi bien dans la théorie délictuelle que dans la théorie contractuelle, de la partie délicate de la preuve : il n'aura pas besoin de prouver la faute du voiturier ; il lui suffira d'établir que le cheval a été cause de l'accident préjudiciable, la loi présumant en ce cas la faute du voiturier, et le déclarant de plein droit responsable.

Et peu importe que le voiturier soit ou non propriétaire de ce cheval, qu'il l'ait loué ou emprunté à un tiers, fût-ce au voyageur lui-même : c'est en tant que se servant de l'animal qu'il est responsable de ses faits et gestes pendant qu'il était à son usage (1).

Le voiturier — toujours comme dans le système contractuel — échappe à toute réparation s'il peut prouver que l'accident a eu pour cause première et déterminante soit une faute, négligence ou imprudence de la victime, soit un cas fortuit ou de force majeure (2).

(1) Il va de soi que la personne « qui se sert de l'animal » s'entend non pas de toute personne qui en fait usage, mais seulement de celle qui utilise l'animal dans son intérêt personnel et que le cocher qui s'en sert pour le compte du voiturier, s'il reste responsable envers son maître des fautes qu'il peut commettre dans la garde de l'animal, n'est pas seul responsable de l'accident à l'égard des voyageurs ; le voiturier est, de son côté, responsable envers eux en sa qualité de commettant. — En ce sens : Montpellier, 2 février 1899, S. 99.2.100 ; Trib. sup. Cologne, 21 mars 1899, S. 1901.4.19 ; C. sup. just. Luxembourg, 15 décembre 1899, S. 1901.4.20.

(2) Huc, t.VIII, n^{os} 451 ; Sourdat, t.II, n^{os} 1430, 1441 ; Labbé, note sous Paris, 23 février 1884, S. 86.2.97. — Jugé en ce sens que le propriétaire n'est pas responsable de

Mais faut-il qu'il prouve directement le fait étranger, précis et positif qui a amené le dommage occasionné par l'animal? Ou bien lui suffit-il d'établir qu'il n'a aucune faute à se reprocher, prouvant qu'il lui a été impossible d'empêcher le fait dommageable, ou qu'il a pris quand l'accident est survenu, toutes les précautions d'usage dans les circonstances où se trouvait placé l'animal? Lorsqu'il a ainsi fourni la preuve qu'il est exempt de faute, il a indirectement prouvé la force majeure ou la faute d'un tiers.

Après avoir longtemps émis des solutions contradictoires, la jurisprudence se décide aujourd'hui sans défaillance (1) pour le système le plus rigoureux, et voit dans l'article 1385 une présomption de faute qui ne peut céder que devant la preuve directe d'un cas fortuit ou d'une faute commise par celui qui en a souffert.

L'intérêt de la controverse qui forme le fond de ce titre est donc annulé quant à l'incidence du fardeau de la preuve, dans le cas spécial où l'accident de transport a été causé par un animal dont se servait le voiturier : la loi elle-même, telle qu'elle est unanimement interprétée donne alors dans le système délictuel une solution des plus favorables au voyageur et qui est identique à celle à laquelle aboutirait l'application des principes contractuels. Quel que soit donc le système que l'on

l'accident causé par son cheval lorsque ce cheval, d'ailleurs non vicieux et conduit à l'allure ordinaire, a été effrayé par le passage inattendu d'un train sur un pont métallique de chemin de fer, dans le voisinage de la route, et s'est emporté avec une force irrésistible : Cass., 19 août 1878, D. 79.1.205 ; S. 80.1.462.

(1) C'est un arrêt de cassation du 27 octobre 1885 qui a été le point de départ d'un courant de jurisprudence extrêmement puissant et qui a tranché la controverse : Cass., 27 octobre 1885, S. 86.1.33, D. 86.1.207 ; Cass., 9 mars 1886, D. 86.1.207 ; Besançon, 20 novembre et 4 décembre 1889, D. 90.2.291 ; Req., 1^{er} février 1892, D. 92.1.501, S. 92.1.128 ; Cass., 8 janvier 1894, D. 94.1.403, S. 94.1.184 ; Dijon, 21 juin 1894, D. 95.2.48 ; Trib. com. Marseille, 4 janvier 1895, *Journ. de jurispr. de Marseille*, 1895, p. 213 ; Dijon, 10 décembre 1896, D. 97.2.454 ; Caen, 13 avril 1897, S. 98.2.135 ; Montpellier, 2 février 1899, S. 99.2.100 ; Civ., 21 février 1898, D. 1903.1.400 ; Cass., 18 décembre 1899, D. 1900.1.132 ; Cass., 14 mai 1900, S. 1900.1.453, D. 1900.1.272 ; Bourges, 19 novembre 1900, S. 1901.2.6 ; Civ. cass., 29 mai 1902, D. 1903.1.604 ; Req., 2 juillet 1902, D. 1902.1.431 ; Cass. civ., 11 mars 1902, D. 1902.1.216 ; Trib. Empire d'Allemagne, 11 décembre 1885, S. 87.4.18 ; Req., 2 juillet 1902, D. 1902.1.431 ; Trib. sup. Cologne, 21 mars 1899, S. 1901.4.19 ; C. sup. just. Luxembourg, 15 décembre 1899, S. 1901.4.20. En ce sens : Aubry et Rau, t. IV, § 448, texte et note 10 ; Marcadé, sur l'article 1385 ; Demolombe, t. XXXI, n° 654. — Le principal argument invoqué est que le texte de l'article 1385 est absolu et sans condition. — *Contrà* : Colmet de Santerre, t. V, § 366 *bis* ; Baudry-Lacantinerie, t. II, n° 1355 ; Sourdat, t. II, p. 593 ; Hue, t. VIII, p. 602 ; Fromageot, *De la faute*, p. 156-161 ; Laurent, t. XX, n° 629 ; Dalloz, *Rép.*, V^o *Responsabilité*, n° 723, et la presque-unanimité de la jurisprudence belge, voir *Pand. belges, Rép.*, V^o *Abandon d'animaux*, n° 63. — On trouvera un résumé de cette controverse dans Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 84 *in fine* et 85 ; pour les difficultés antérieures à l'arrêt de 1885, voir Pisier, *De la responsabilité du fait des choses, Fondement juridique* (Paris, 1899, n° 118).

admette sur le fondement de la responsabilité du voiturier, la victime blessée par le fait de l'animal du voiturier jouit, quant à la preuve, de tous les avantages désirables.

La jurisprudence d'ailleurs, sans tenir aucun compte de la place qu'occupe l'article 1385, au chapitre « Des délits et des quasi-délits », applique expressément ce texte même entre personnes liées par un contrat (1).

SECTION II. — L'accident est occasionné par un bâtiment servant à l'exécution du transport et mis à la disposition des voyageurs par le voiturier.

« Le propriétaire d'un bâtiment, dit l'article 1386, est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction. »

D'après l'opinion générale, cet article reposerait sur le principe que le propriétaire « tout en ayant incontestablement le droit de surveiller son bien ou de le négliger, de l'entretenir et d'en réparer les vices ou de ne point s'en préoccuper, doit cependant être responsable de son incurie dès l'instant où cette incurie devient préjudiciable à autrui. Mais, d'autre part, au lieu d'imposer au tiers lésé la preuve qu'en fait, le propriétaire n'a pas surveillé son bien comme il le devait, l'article 1386 considérerait cette preuve comme faite dès lors qu'on aurait démontré le vice de construction ou le défaut d'entretien. Le législateur aurait ainsi consacré une présomption de faute personnelle contre le propriétaire » (2).

A supposer donc qu'une gare ou un hall destiné à abriter le voyageur, s'écroule sur lui et le blesse. Si l'écroulement était survenu par suite d'un tremblement de terre, et que d'ailleurs l'édifice ait été construit suivant les règles de l'art et entretenu normalement, le voiturier ne serait pas responsable de la catastrophe (3). Supposons-nous en matière délictuelle ; c'est au voyageur à prouver la faute du voiturier. Mais la loi intervient pour alléger le fardeau de cette preuve : après avoir établi la ruine de la construction et le préjudice qui en

(1) Civ. rej., 11 mars et Civ. cass., 29 mai 1902, D. 1903.1.614. — Notamment quand le dommage a été causé par l'animal à une personne qui s'était engagée envers le propriétaire à le soigner (aubergiste) ou à le conduire (son préposé ou son domestique) : Cass., 9 mars 1886, S. 86.1.244 ; 1^{er} février 1892, D. 92.1.501 ; 8 juillet 1894, D. 94.1.403 ; Dijon, 8 juin 1894, D. 95.2.48 ; Poitiers, 7 décembre 1903, *Gaz. Pal.*, 1904.1.84 ; Cass., 11 mars et 29 mai 1902, S. 1902.1.309-310, D. 1903.1.614 ; Req. 2 juillet 1902, D. 1902.1.431. — *Contra* : Grenoble, 8 août 1900, D. 1901.2.130.

(2) Fuzier-Herman, *V^o Responsabilité*, n° 930 ; Cass., 19 avril 1887, *Journal des assurances*, 1888, p. 21.

(3) La Cour de Toulouse a été appelée à statuer dans une espèce analogue, le 25 mai 1892, S. 92.2.221.

est résulté dans sa personne, il n'aura pas à prouver directement une faute du voiturier, mais il lui suffira de découvrir un vice de construction ou un défaut d'entretien, pour avoir droit à réparation ; l'article 1386 le dispense formellement de prouver qu'il y a faute de la part du voiturier à n'avoir pas découvert le vice de construction, ou à n'en avoir pas tenu compte, à ne pas avoir mieux entretenu son bâtiment. La simple preuve de la réalité du préjudice ne suffit plus, comme dans l'hypothèse précédente, mais on se contentera d'une preuve amoindrie. Le défaut d'entretien d'ailleurs est déjà presque une faute ; quant au vice de construction, si le voiturier n'a pas dirigé l'entreprise en personne, pourquoi a-t-il traité avec un architecte ignorant, ou pourquoi a-t-il accepté les travaux ?

Responsable de plein droit, à cette seule condition, on n'admet pas que le voiturier puisse dégager sa responsabilité en invoquant sa bonne foi, en alléguant l'absence de toute négligence ou imprudence personnelle, en offrant de prouver qu'il n'a pu empêcher la ruine dommageable. Que le vice ait été occulte ou apparent, le seul moyen pour lui d'échapper à la responsabilité est de prouver que la ruine du bâtiment a effectivement été occasionnée par un événement fortuit (1).

Bien qu'ici l'assimilation avec les solutions de la responsabilité contractuelle ne soit pas parfaite, puisque la victime doit établir le vice de construction ou le défaut d'entretien, sa situation n'en est pas moins très favorable, même dans le système délictuel, ce qui amoindrit considérablement l'intérêt de la discussion.

SECTION III. — L'accident est occasionné par une chose inanimée autre qu'un bâtiment, servant à l'exécution du contrat de transport et mise à la disposition des voyageurs par le voiturier (2).

La chaudière d'une locomotive ou d'un paquebot éclate et blesse un voyageur ; un rail non suffisamment fixé s'écarte et cause un déraillement ; une roue de wagon se brise et occasionne des contusions, ... à quel principe devra se référer la victime, se retournant vers son voiturier pour le sommer de l'aider à supporter ce dommage ou même de l'indemniser totalement ? Et par suite, quelle preuve devra-t-elle avancer pour obtenir réparation ?

(1) Rouen, 19 juillet 1872, S. 72.2.149 ; Trib. civ. Moulins, 8 janvier 1887, S. 87.2.173 ; Toulouse, 25 mai 1892, D. 93.2.14.

(2) Peu importe que cette chose soit la propriété du voiturier ou d'un tiers (sauf dans ce cas le recours du voiturier contre ce tiers), car le voiturier s'en porte garant. Si c'était une chose du voyageur, il va de soi que le voiturier ne saurait être responsable du dommage causé par elle en dehors de sa participation et de toute faute à lui imputable.

Sur cette grave question, un développement historique des plus intéressants s'est produit.

§ 1. — Application à la responsabilité du fait des choses inanimées, des règles qui régissent la responsabilité du fait personnel (1).

I. — Application de l'article 1382 à la responsabilité du fait des choses inanimées.

Pendant trois quarts de siècle, on appliquait sans conteste aux accidents occasionnés par les choses inanimées les articles 1382 et 1383, le droit commun en matière de délits ; « on faisait rentrer la responsabilité du fait des choses dans la théorie plus large de la faute aquilienne » ; le dommage causé par la chose était traité comme le dommage directement causé par la personne elle-même. Le voiturier n'était donc pas responsable de plein droit du dommage causé par sa chose ; la victime n'obtenait réparation qu'à la condition d'établir une faute à la charge du voiturier (2).

Il a fallu, argumentait-on, un texte formel pour établir une présomption de faute en ce qui concerne les bâtiments, et encore l'article 1386 limite-t-il strictement cette présomption à deux cas spécialement déterminés. C'est donc bien qu'en règle générale, aucune présomption de ce genre n'existe. En l'absence d'un texte spécial, visant d'une façon générale la responsabilité du fait des choses inanimées, il faut donc décider que la responsabilité du propriétaire d'une chose inanimée est inséparable de l'idée de faute, et que cette faute doit être prouvée par le demandeur en indemnité, comme s'il excipait d'un fait personnel au voiturier.

« Jusqu'à ces trente dernières années, l'assimilation ne faisait aucun doute et la notion de la faute aquilienne dominait souverainement la responsabilité extra-contractuelle (3). »

Mais tout ce que nous avons dit concernant l'insuffisance, l'injustice

(1) Nous en avons vu maints exemples dans le cours de ce titre, où nous avons cru pouvoir faire état des décisions judiciaires statuant sur le fait des choses, mais qui s'inspiraient des mêmes principes que la responsabilité du fait personnel et du fait d'autrui.

(2) Labbé, note sous Cass., 19 juillet 1870, S. 71.1.9 ; Fromageot, *De la faute comme source de responsabilité*, p. 99 ; Willems, *loc. cit.*

(3) Jossierand, note sous divers arrêts, D. 1900.2.289, qui renvoie : pour la doctrine, à Demolombe, *Engagements qui se forment sans convention*, p. 399, 554, 566, 571, et pour la jurisprudence, à un arrêt de cassation, très net sur la question de principe, fortement motivé et résumant le système traditionnel : Civ. rej., 19 juillet 1870, D. 70.1.361. — Cette notion domine encore, à l'heure actuelle, la jurisprudence belge. Voir à cet égard, Jossierand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 14 et 15 et les décisions plus récentes citées plus loin. — En France, la jurisprudence y revient parfois : témoins les arrêts d'Orléans, 20 décembre 1888, S. 90.2.14 ; de Douai, du 16 décembre 1896, S. 97.2.126.

même de ce système, s'aggrave encore ici de ce que « le voyageur ne comprend pas le fonctionnement du rouage qui a causé l'accident, ne connaît pas exactement les obligations de la Compagnie, tandis que celle-ci est armée de tous les documents, est seule en bonne posture pour établir l'origine du dommage et les responsabilités de chacun ».

On devait naturellement chercher à amender les conséquences rigoureuses de cette théorie. C'est ce que firent, par des moyens différents, la doctrine et la jurisprudence.

II. — *Efforts de la doctrine pour étendre le système contractuel à la responsabilité du fait des choses inanimées.*

Jusqu'aux travaux de MM. Sainctelette et Sauzet, que nous avons analysés, lors même qu'un contrat était préalablement intervenu entre le propriétaire d'une chose et la victime endolorie par cette chose, on ne pouvait saisir un lien suffisamment étroit entre la convention et le dommage pour que la victime puisse placer son recours sous la protection du contrat.

« En faisant jaillir très juridiquement du contrat des obligations nombreuses, ces auteurs élargissaient d'autant la sphère d'application de la responsabilité contractuelle », puisqu'ils augmentaient les chances qu'avait la victime de démontrer que le préjudice souffert coïncide avec l'inexécution de l'obligation conventionnelle, qu'il est le signe même de cette inexécution.

Et, puisque, pour le règlement du recours consécutif à un accident occasionné par une chose inanimée quelconque, on se référerait aux principes généraux de la responsabilité personnelle, la victime de l'accident causé par la chose de son co-contractant devait bénéficier des avantages de la responsabilité contractuelle.

Les auteurs ne tardèrent pas à s'apercevoir que, modifiant ainsi profondément l'importance respective de la faute contractuelle et de la faute délictuelle en faisant apparaître distinctement le lien jadis insoupçonné qui unit la majorité des dommages à la convention préalablement intervenue, la théorie nouvelle exerçait sur la responsabilité du fait des choses une répercussion puissante.

Spécialement, par l'obligation de sécurité mise à la charge du voiturier dans le contrat de transport, tout dommage causé au voyageur pendant son exécution devait, *a priori* au moins, se rattacher à ce contrat et par suite échapper à l'application de l'article 1382.

Mais, ici encore, cette conséquence devait paraître trop rigoureuse et nous trouvons des tentatives ingénieuses d'atténuation à ce que la doctrine de M. Sainctelette avait de trop absolu, et peut-être d'exagéré.

Pour la rendre plus conforme aux prévisions, et par suite à la volonté des parties, MM. Labbé et Esmein donnent de la responsabilité

contractuelle des interprétations originales et mitigées qu'ils développent à propos du louage de services, mais qui trouveraient aussi bien leur application au contrat de transport.

M. Labbé croit que le contrat de travail (ou le contrat de transport) ne renferme pas l'obligation générale de garantie à la charge du patron (voiturier). Celui-ci promet seulement de veiller au meilleur aménagement possible de l'atelier (de son entreprise), au bon état des instruments qu'il donne à manier (du matériel qu'il met à sa disposition). Lors donc qu'il existera une corrélation apparente entre un accident et le matériel, le voiturier, actionné par le voyageur blessé devra prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'accident, rempli relativement à l'outillage toutes les obligations qui pèsent sur lui de par le contrat. L'obligation de garantie est donc limitée. Le voyageur devra établir seulement que le dommage provient du matériel employé au transport: voitures ou même voie ferrée, le voiturier devra à son tour prouver que ce matériel était « en bon état, proportionné à son service..., d'une bonne fabrication, bien entretenu, et non d'une vétusté à faire craindre un malheur ». Il doit prouver le cas fortuit, c'est-à-dire l'événement que défie la prudence humaine, sinon il est responsable. Et comme cette preuve indéfinie, qui va jusqu'à lui demander d'établir qu'il a fait tout ce qui relevait de la prudence humaine, afin de prévenir l'accident ou d'en atténuer les déplorable conséquences, est à peu près impossible, cela revient presque à exiger qu'il démontre l'intervention d'une force majeure étrangère ou une faute de l'ouvrier (1).

M. Esmein estime (2), lui aussi, que promettre la sécurité, c'est beaucoup trop; mais il ajoute que promettre son fait, c'est vague et insuffisant. En réalité, il y a là un contrat de bonne foi dans lequel chacun doit répondre des vices, même cachés, que peuvent présenter les choses qu'il remet à l'autre partie en exécution des obligations assumées. Ce principe de l'article 1781 du Code civil doit être étendu du louage de choses au louage de services, puisqu'il contient le droit commun de tous les contrats où on livre ou confie une chose à quelqu'un. Appliquée au contrat de transport (3), cette théorie aurait pour

(1) Labbé, notes sous Cour sup. just. Luxembourg, 27 novembre 1884, S. 85.4.25; et sous Gand, 18 juin 1887, S. 89.4.2.

(2) Esmein, notes sous Cass., 16 juin 1896, S. 97.1.17; et sous Cass., 23 février, 29 et 30 mars 1897, S. 98.1.65.

(3) Etendue à notre matière, la démonstration de M. Esmein échappe d'ailleurs à une critique à laquelle elle prête le flanc. Le patron, lui objecte-t-on, ne loue pas à l'ouvrier une machine, n'est pas un bailleur, mais, bien au contraire, c'est l'ouvrier qui loue son propre travail au chef d'industrie. Transporter la garantie des vices du louage de choses au louage d'ouvrage, où l'on ne garantit à personne la jouissance d'une chose dont se servira le locataire dans son intérêt, c'est étendre un texte au

conséquence de ne demander au voyageur blessé par le matériel du voiturier, que la preuve d'un vice de la chose et le rapport de causalité entre l'accident et le vice : « il subit un dommage par le fait d'une chose qui lui a été remise ou confiée en exécution d'un contrat de bonne foi ; il doit pouvoir, par l'action née de ce contrat même, demander la réparation du préjudice souffert : au voiturier de démontrer qu'il n'a pas agi contrairement à la bonne foi, à l'équité, qu'il a pris, afin d'éviter l'accident, toutes les mesures dictées par la prudence. »

Mais, fait-on remarquer, il importe peu au voyageur d'avoir à prouver un défaut de précaution ou le rapport de cause à effet entre un vice caché et l'accident ; les deux situations, au point de vue de la preuve, sont sensiblement égales.

Quoi qu'il en soit de ces atténuations proposées, nous avons vu que la tentative destinée à donner à la théorie contractuelle une ampleur inattendue, avait, après un succès éphémère, définitivement échoué en jurisprudence.

Allait-on s'en tenir uniquement aux principes de l'article 1382 ?

Nullement : la jurisprudence, amenée par la pratique journalière à se rendre compte de l'injustice de ses solutions, cherchera à en tourner la rigueur.

« Les progrès réalisés par l'industrie, la multiplication des choses inanimées dangereuses, le prodigieux développement du machinisme, se chargeront de démasquer l'insuffisance, l'injustice d'une conception qui, grâce à la preuve très délicate, aux recherches subjectives qu'elle imposait au demandeur, laissait le plus souvent sans réparation aucune la victime de l'accident ; le principe du droit à l'indemnité était paralysé par sa détestable réalisation pratique. C'est alors, et sous l'empire de ces nécessités impérieuses, que les tribunaux et les auteurs songèrent à différencier, afin de la rendre plus effective, la responsabilité du fait des choses inanimées de la responsabilité à raison de notre propre fait » (1).

Et c'est de ces efforts que sortira la théorie récente de la responsabilité : quelques auteurs y puiseront le germe de l'idée de Risque, qu'ils développeront ensuite dans toute son ampleur, justifiant leur témérité, par l'audace d'un certain nombre de décisions judiciaires.

delà de son domaine naturel. — Dans le contrat de transport, au contraire, il y a louage de choses, nous l'avons vu, et donc l'objection ne porte pas. Pour ceux même qui n'admettraient pas le louage de choses, il n'est pas contestable qu'il y ait tout au moins mise de choses à la disposition du voyageur et dans son intérêt.

(1) Jossierand, note D. 1900.2.289.

§ 2. — Efforts de la jurisprudence en vue de trouver dans le Code civil à la responsabilité du fait des choses inanimées, un appui autre que l'article 1382.

Pour affranchir de l'article 1382 la responsabilité du fait des choses inanimées et rendre plus effective la réparation du préjudice, en dispensant la victime d'une preuve souvent impossible, toujours très difficile, deux courants parallèles se dessineront en jurisprudence : l'un s'emparera de l'article 1386 pour l'étendre à toutes choses inanimées, l'autre donnera à l'article 1384, alinéa 1^{er}, une compréhension nouvelle.

I. — *Théorie de l'article 1386 généralisé.*

On se rappelle combien ce texte est plus favorable au demandeur en indemnité que l'article 1382, à raison même de la présomption de faute qu'il édicte contre le propriétaire d'un bâtiment, par cela seul que se trouvent réunies les conditions auxquelles il subordonne leur responsabilité : ruine dommageable entraînée par défaut d'entretien ou vice de construction. Et ainsi apparaît l'avantage énorme que présenterait sa généralisation et son application aux dommages causés par toutes choses inanimées ; par ce moyen la substitution de la preuve simplifiée de l'article 1386 à celle d'une faute précise, serait obtenue en faveur de toute victime de la chose du voiturier.

A bien examiner ce texte, il semble limitatif, exceptionnel : il parle uniquement de bâtiments, et on sait par la tradition, dit M. Planiol, quel est le sens de ce mot : il s'agit de maisons et autres constructions (1).

Son origine, étant la *cautio damni infecti* qu'exigeait le prêteur, commande aussi cette portée restreinte.

Or, ce texte édicte une présomption légale de faute (2) ; et les présomptions légales sont de droit étroit (art. 1350), ne peuvent être étendues par voie d'interprétation, transportées par voie d'analogie de la

(1) Domat, *Lois civiles*, liv. II, tit. VIII, sect. III.

(2) « S'il parle du propriétaire à l'exclusion de tous autres, c'est que le propriétaire, avant tous, doit s'occuper de sa chose et veiller à ce qu'elle ne devienne pas nuisible. S'il ne cite que le vice de construction, et le défaut d'entretien, c'est qu'en dehors de ces cas, on ne voit guère comment un bâtiment pourrait tomber en ruine si ce n'est par force majeure. Si, un de ces deux faits établis, il ne réserve pas la preuve de l'absence de faute, c'est que le législateur considère que tous deux impliquent nécessairement une faute : le défaut d'entretien, c'est bien évident ; le vice de construction, parce que le propriétaire aurait dû mieux choisir son constructeur ou mieux contrôler son œuvre » (Notes Labbé, S.71.1.9 et 87.1.217). — La preuve contraire, ici encore, n'a pas été réservée, parce qu'elle a paru impossible. La sécurité publique a pu d'ailleurs y paraître intéressée.

situation pour laquelle elles sont édictées à d'autres situations même très voisines.

Si l'on ajoute à ces raisons qui déjà militent en faveur d'une interprétation restrictive, que notre texte prend place à la suite de dispositions généralement reconnues très spéciales, et contrastant avec la généralité des articles 1382 et 1383, auxquels elles dérogent presque comme des exceptions à une règle générale, on s'étonnera de voir une jurisprudence, par voie d'extensions successives, tendre à donner à cet article une expansion considérable.

Dès le 20 août 1877 (1), la Cour de Paris commença l'évolution qui devait logiquement aboutir à trouver dans l'article 1386 le siège de la responsabilité du fait des choses inanimées quelconques, et par suite, à la soustraire à l'article 1382 : « Considérant que la responsabilité établie par l'article 1386 du Code civil est attachée à la propriété comme sanction de la négligence et de l'incurie du propriétaire, lorsqu'il en est résulté un dommage pour les tiers », elle applique la formule de ce texte au cas où le dommage a été causé par la chute d'un arbre, « lorsque cette chute est le résultat de la vétusté et du vice propre du tronc » ; « que le vice de l'arbre, comme le vice de construction soit occulte ou apparent... son existence constatée suffit pour fonder la responsabilité du propriétaire. ».

L'extension était alors aussi réduite que possible, le dommage ayant été causé sinon par un bâtiment ainsi que l'exigerait la lettre de l'article 1386, du moins par un immeuble, et un immeuble par nature.

Un arrêt de la Cour suprême, du 19 avril 1887 (2), s'appuyant sur ce que l'article 1386, loin d'être limitatif, viserait non seulement les bâtiments, mais tout ce qui en dépend par incorporation « et notamment les machines fixées au sol, accorde une indemnité à la veuve d'un ouvrier tué par une machine, immeuble par destination, et dit la responsabilité du propriétaire engagée par la seule preuve que le dommage est résulté d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction, même s'il n'a commis aucune faute et si la machine sort des meilleurs ateliers, quand bien même il aurait ignoré et n'aurait pas pu ne pas ignorer le vice de construction ».

C'était faire en somme de l'article 1386 le siège de la responsabilité du propriétaire d'immeubles quelconques, par nature ou par destination, qu'il y ait ou non entre propriétaire et victime un lien volontaire préexistant.

« Mais en 1893, la tendance de la Cour de Paris s'affirmait plus audacieusement encore par une décision qui eût quelque retentissement :

(1) Paris, 20 août 1877, S. 77.2.48.

(2) Cass., 19 avril 1887, S. 87.1.217 ; D. 88.1.27. — *Adde* : Nancy, 21 mars 1896, D. 96.2.518.

un mécanicien ayant été atteint mortellement par un jet de vapeur à la suite de l'explosion de la machine d'un remorqueur, les propriétaires du bateau furent déclarés responsables aux termes de l'article 1386 du Code civil que l'on appliquera par analogie (1). Pour la première fois, l'article 1386 sortait du domaine immobilier pour régir les dommages causés par un meuble. Du moins, s'agissait-il en l'espèce d'un meuble d'une espèce toute particulière, et soumis, à bien des égards, au régime immobilier (hypothèque, publicité des aliénations, etc.).

« Plus récemment, et par l'arrêt du 11 mars 1904 (2), la Cour de Paris, franchissant la dernière étape, s'est réclamée de l'article 1386 pour affirmer la responsabilité du propriétaire d'une armoire à glace qui, dans sa chute due à un « vice de construction », avait blessé une femme de ménage. Dès ce jour, l'édification du système était achevée et l'article 1386 était considéré par la Cour de Paris comme le siège de la responsabilité du fait des choses inanimées » (3).

L'article 1384, 1^{er} alinéa pose en principe général, disent les partisans de cet élargissement indéfini, qu'« on est responsable des choses que l'on a sous sa garde » ; l'article 1385 applique ce principe à toutes les choses animées ; l'article 1386 à toutes les choses inanimées. Mais, objecte-t-on, si ses termes : *bâtiment* causant un dommage par sa *ruine*, désignent parfaitement les édifices, ils s'appliquent très mal à des immeubles d'espèce différente, et pas du tout aux meubles. Une interprétation littérale, répondent-ils, méconnaîtrait l'esprit très large dans lequel l'article 1386 a été conçu, la tendance fondamentale dont ce texte n'est qu'une manifestation. Dans un but de sécurité publique, le législateur impose au propriétaire l'obligation de surveiller son bien et de le faire disparaître lorsque son existence constitue un danger pour autrui ; comme corollaire il déclare ce même propriétaire responsable des vices dont sa chose est atteinte et des accidents qui en résulteraient. Or, en bonne logique, pour quelle raison cette obligation serait-elle imposée aux propriétaires de bâtiments et demeurerait-elle étrangère aux propriétaires de toutes choses inanimées dont l'incurie est tout aussi répréhensible et aussi contraire à l'ordre public ?

Il n'y a donc pas à tenir compte de cet incident de rédaction qui a fait employer au législateur des expressions en apparence restrictives : ce fait qu'il a pris comme exemple l'hypothèse la plus commune n'a donc rien de limitatif ; il s'explique au contraire normalement parce qu'au moment de la rédaction du Code, personne ne soupçonnait le « prodigieux développement du machinisme », et on n'imaginait guère, parmi les accidents causés par des choses, que ceux occasionnés par

(1) Paris, 19 mai 1893, réformé Cass., 16 juin 1896, D. 97.1.435.

(2) Paris, 11 mars 1904, D. 1904.2.257.

(3) Josserand, note sous divers arrêts, D. 1904.2.257.

les bâtiments. L'extension donnée dans les cas analogues, aux machines mobiles et autres meubles, n'est que le développement de la pensée du législateur appliquée à des besoins nouveaux ; elle est donc légitime, réclamée même par les circonstances (1).

D'ailleurs, cette présomption de faute de l'article 1386 ne modifie pas sensiblement la position du propriétaire, car, à défaut de cette présomption légale, les juges n'auraient pas manqué de décider constamment que le propriétaire d'un bâtiment mal entretenu ou mal construit est en faute à l'égard des personnes dont il a compromis la sécurité (2). Son caractère particulier consiste uniquement en ce que la victime échappe à la démonstration du rapport de cause à effet entre la faute (vice de construction, défaut d'entretien) et la personne du propriétaire.

L'interprète doit donc étendre par analogie les termes purement énonciatifs de l'article 1386, conformément à leur portée véritable. Tel était déjà l'avis de M. Demolombe : par une présomption de faute, « chacun, dit-il, est responsable des défauts inhérents à sa chose » (3). Telle était encore l'opinion de MM. Larombière (4) et Bourguignat (5).

Mais, s'il est beaucoup d'auteurs qui approuvent la jurisprudence dans sa prudente extension, il en est bien peu qui ratifient l'application de l'article 1386 aux accidents qui peuvent provenir des choses mobilières. L'arrêt de 1893, dit M. Saleilles (6), invoquait la responsabilité du chef du bâtiment tombant en ruine, et, par voie d'analogie, il assimilait à un bâtiment tombant en ruine, la machine d'un re-

(1) Récamier, *Recherches sur la responsabilité du fait d'autrui*, p. 177 ; Labbé, note sous Cass., 19 juillet 1870, S. 71.1.9.

(2) « On peut même aller jusqu'à dire, soutient M. Sarrut (Conclusions sous Cass., 16 juin 1896, D. 97.1.440) qu'en réalité le Code n'a pas dérogé, en ce qui concerne les choses inanimées (de l'art. 1386), à la règle fondamentale posée aux articles 1382 et 1383, que la preuve de la faute du défendeur doit être rapportée. En effet, quand il est établi que la ruine du bâtiment provient du défaut d'entretien ou d'un vice de construction, preuve exigée pour que le propriétaire soit présumé responsable, n'est-il pas manifeste que la preuve de la faute du propriétaire est par cela même administrée ? Le dommage résulte de la négligence du propriétaire (art. 1383, C. civ.) ; s'il avait surveillé attentivement, il aurait aperçu le vice de construction : s'il avait fait les réparations nécessaires, le bâtiment ne se fût pas écroulé.

(3) Demolombe, t. XXXI, nos 638 et 656. — M. Planiol (*op. cit.*, t. II, n° 930) trouve ce raisonnement singulier : Pour Demolombe, dit-il, « le propriétaire de la chose peut s'en défaire ; s'il la conserve, il doit veiller à ce qu'elle ne cause pas de dommage à un tiers ; et si un dommage arrive, c'est le propriétaire qui doit supporter la perte, plutôt que le tiers auquel on n'a rien à reprocher. Il suppose donc que l'on a nécessairement quelque chose à « reprocher » au propriétaire de la chose, et cela revient presque à dire que c'est une faute d'être propriétaire ».

(4) Larombière, *Traité des obligations*, édit. de 1885, t. V, sur l'article 1386, n° 10.

(5) Bourguignat, note sous Montpellier, S. 76.2.225.

(6) Saleilles, note sous Cass. civ., 16 juin 1896 et Req., 30 mars 1897, D. 97.1.433.

morqueur qui éclate. C'était inadmissible. « Qu'on ait pu étendre le domaine de l'article 1386 à des machines devenues l'accessoire d'un immeuble véritable, d'un bâtiment au sens de l'article 1386, c'est une application très légitime des principes juridiques ; mais lorsque la machine qui a été la cause de l'accident ne se rattache à aucun immeuble par nature susceptible de rentrer parmi les bâtiments ou constructions tels que les vise l'article 1386, il n'y a plus d'analogie possible ni d'extension permise ; car autant vaudrait dire que l'article 1386 vise toute espèce de machines, d'outillage ou de métiers, ce qui serait contraire à la fois à ses termes les plus exprès, à ses motifs juridiques et à son esprit. »

A forcer les termes de l'article 1386 pour les adapter aux dommages causés par les choses mobilières, on se heurte à une autre objection. Cet article, en effet, « fait endosser la responsabilité du dommage au propriétaire, et ce n'est que justice lorsqu'il s'agit, comme le suppose le texte, d'un bâtiment. N'est-ce pas, en effet, le propriétaire qui en est le représentant naturel et qui, dans l'immense majorité des cas, doit veiller à son entretien et procéder aux grosses réparations ? Mais cette même solution, très équitable pour les immeubles, dit M. Josserand (1), sera souvent injuste si on l'applique aux meubles. Les meubles loués ou prêtés échappent pendant un temps plus ou moins long à la surveillance de leur propriétaire pour passer sous la maîtrise du preneur ou de l'emprunteur qui doivent les entretenir et veiller à ce que leur utilisation ne soit pas une cause de risque pour les tiers. Dans ces conditions, il serait inique de faire remonter la responsabilité du dommage au propriétaire qui est demeuré complètement étranger à la création du risque. Et c'est cependant à une telle solution que l'on aboutit en faisant pénétrer l'article 1386 dans le domaine mobilier ».

Nous ne savons si les partisans de la théorie que nous exposons attacheraient grande importance à une telle critique, car, de même qu'ils ont dit que l'article 1386, quand il parle de bâtiments, a prévu le *plerumque fit*, ils pourraient dire qu'en parlant du propriétaire, il s'est référé à l'hypothèse normale, le propriétaire étant bien souvent celui qui se sert de la chose mobilière. Il n'y aurait pas plus d'inconvénient que tout à l'heure à continuer une argumentation analogue : l'article 1384, alinéa 1^{er}, en ce qu'il annonce l'article 1386, diraient-ils, en indique bien la portée en ne limitant pas ses dispositions au propriétaire, mais en englobant dans sa zone d'influence celui qui a la garde de la chose au moment de l'accident. L'article 1385 reflète la même portée, qui doit être celle de toute la matière. A quoi l'on pourrait répondre que par ce rapprochement, le législateur a voulu marquer une antithèse... Cet argument vaut l'autre ; la discussion est

* (1) Note D. 1904.2.257.

bien terre à terre, mais puisqu'on en est à forger sur les textes des dispositions de loi telles qu'on les désire, pourquoi s'arrêter en chemin ? L'anouvelle extension, si elle n'est pas plus légitime que la précédente, ne l'est pas moins.

Cette théorie, ingénieuse sur bien des points, ne devait cependant pas s'imposer (1) ; non seulement elle se heurtait à la teneur précise du texte, mais encore ses résultats, favorables à la victime si on les compare à ceux que commandent les articles 1382 et 1383 puisqu'ils dispensent le demandeur de prouver l'imputabilité du défaut de construction au propriétaire de la chose ou de s'adresser au constructeur, si le propriétaire prouve sa bonne foi, lui font une situation trop difficile encore en comparaison du but que l'on voulait atteindre.

Dans bien des cas, en effet, la situation de la victime ne se trouvera pas améliorée de beaucoup : car si elle n'a plus à établir l'existence d'une faute à la charge du propriétaire, elle doit démontrer tout au moins que la chose était entachée d'un vice ou mal entretenue, sinon que l'accident a eu l'une ou l'autre de ces deux causes. Or, cette seconde preuve, quand il ne s'agit plus de bâtiments, n'est guère plus facile que la première et devient particulièrement malaisée quand l'accident a détruit ou gravement détérioré l'objet dommageable. « Une voiture se brise et blesse les voyageurs ; comment ceux-ci pourront-ils établir que le véhicule dont il ne subsiste plus que des débris plus ou moins informes, présentait un vice de construction ou était mal entretenu ?... Le plus souvent, les victimes sont très mal placées pour faire la preuve du vice de l'objet qui aura été supprimé ou tout au moins dénaturé, elles ne feront pas facilement revivre un état de choses disparu... » (2).

(1) Voici comment la réfute M. l'avocat général Sarrut : « Le Code, au titre de la responsabilité quasi-délictuelle, distingue nettement les choses animées d'une part, les choses inanimées d'autre part. Il n'établit en thèse générale la responsabilité de plein droit du propriétaire qu'en ce qui concerne les choses animées (art. 1385) : pour les choses inanimées au contraire, le propriétaire n'est pas responsable en principe, excepté dans l'hypothèse de l'article 1386, et encore à la condition que la preuve soit faite que le bâtiment a péri par vice de construction ou par défaut d'entretien. » Conclusions, sous Cass., 16 juin 1896, D. 97.1.440.

(2) Fréquemment, les machines à vapeur font explosion sans l'intervention d'aucun fait extérieur. Il est alors infiniment probable que l'accident a eu pour cause une imperfection de la machine ou l'insuffisance des précautions prises pour l'entretenir et la diriger ; n'est-il pas injuste d'exiger du demandeur la preuve à peu près impossible d'un fait dont la probabilité va presque jusqu'à la certitude ? On a répondu que c'est une application inévitable des principes généraux sur la preuve, que d'ailleurs il appartient au juge de tenir compte de toutes les probabilités pour apprécier les moyens de preuve apportés par le demandeur, que cette difficulté pour le demandeur correspond exactement à la difficulté qui existait pour le défendeur, propriétaire de la machine, de se mettre à l'abri de toute faute à cet égard, en prévoyant qu'un accident pouvait être déterminé par un défaut d'entretien ou un vice

Il aurait donc été bien étonnant que le système de la Cour de Paris dût faire beaucoup d'adeptes (1).

En poussant loin la témérité, il n'aboutissait qu'à une demi-mesure, à un palliatif, alors qu'on cherchait un remède à une situation dont on ne voulait plus.

C'est dans un article très voisin que certains auteurs et nombre de juridictions espérèrent trouver la solution définitive du problème de la responsabilité du fait des choses inanimées.

II. — *Théorie de la faute légalement présumée.*

« Ce texte, sur lequel toute une théorie a été édifiée et qui semble bien devoir servir de point de départ à une intéressante et définitive évolution de jurisprudence, — c'est M. Josserand qui parle, — n'est autre que l'article 1384-1° du Code civil, aux termes duquel on est responsable, non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est occasionné par le fait des personnes dont on doit répondre *ou des choses que l'on a sous sa garde.* »

Pendant bien longtemps, ce dernier membre de phrase, opérant transition entre les deux groupes de faits imputables, suivant qu'ils émanent directement ou indirectement de celui dont on exige réparation, avait passé à peu près inaperçu : les uns y voyaient un simple corollaire de l'article 1382 et exigeaient de la victime la preuve d'une faute

de construction si peu apparents. Dans les deux cas, c'est l'insuffisance de la science qui fait obstacle à nos efforts, soit pour rechercher la cause de l'accident, soit pour le prévenir. Note sous Cass., 19 juillet 1870, D. 70.1.361.

(1) Recherchant en vertu de quel principe l'armateur est responsable des accidents résultant de son navire, des machines et appareils qui s'y trouvent, par exemple la chute d'une vergue, M. Le Roy (*Du contrat de transport des passagers par mer*, n° 34), déclare que « s'il est un article du Code civil qui soit susceptible d'être étendu par analogie en l'espèce, c'est bien l'article 1386 ». Mais il en tire, grâce à la notion de responsabilité contractuelle qu'il admet, une conséquence inattendue : « D'après ce texte, dit-il, le fardeau de la preuve incombe à la victime du dommage, parce que la loi continue à y faire application des règles de preuve concernant la faute délictuelle : l'article 1386, tel que, s'applique au dommage causé à un tiers envers lequel le propriétaire n'est lié par aucune obligation antérieure à l'accident. Au contraire, étant donnée l'obligation de sécurité que nous avons mise à la charge du transporteur et qui opère un déplacement du fardeau de la preuve, nous déciderons que le transporteur est responsable des accidents dont il s'agit, s'il ne prouve pas que ces accidents ne résultent ni d'un défaut d'entretien, ni d'un vice de construction de son navire ». La différence entre la responsabilité qu'il encourt de ce chef et celle qui dérive de la faute ou négligence du capitaine ou des gens de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions, en vertu de l'article 1384, aura la conséquence suivante : « Si l'accident est occasionné par le fait de ses préposés, l'armateur ne pourra pas se soustraire à la réparation du préjudice causé en prouvant qu'il n'y a pas eu faute de sa part. Si l'accident résulte du navire, est occasionné par sa chose, l'armateur ne sera responsable que si elle contenait un vice de construction ou était mal entretenue, parce qu'il n'arrive pas à faire la preuve contraire. »

personnelle dans la garde de la chose ; les autres le considéraient comme une sorte de principe général posé par avance, comme un programme annonçant les applications des articles 1385 et 1386 (1) ; M. Esmein (2) même, argumentant de sa teneur : « fait » et « garde »,

(1) La seule conséquence pratique qu'on en tirait parfois alors se rapportait, comme nous l'avons montré, à une extension de l'article 1386. Ce dernier, ne se présentant plus comme une disposition isolée et exceptionnelle, mais se rattachant à une formule générale, pouvait légitimement être étendu en dehors des bâtiments proprement dits et appliqué à des espèces analogues. M. l'avocat général Sarrut, dans les conclusions qui précédèrent l'arrêt de cassation (civ.) du 16 juin 1896 (D. 97.1.440) donne de cette théorie un résumé d'une netteté remarquable : « L'article 1384 du Code civil, dit-il, n'a pas entendu formuler une règle absolue, applicable à toute chose que le propriétaire aurait sous sa garde ; il ne s'agit pas là d'un principe ayant une portée générale. Procédant en quelque sorte méthodiquement, l'article 1384 indique dans son premier alinéa qu'il va être dérogé à la règle posée aux articles 1382 et 1383, dans certains cas, quant aux personnes et quant aux choses. Les exceptions concernant les personnes sont indiquées à l'article 1384 dans les alinéas qui suivent ; les exceptions concernant les choses sont indiquées aux articles 1385 et 1386 du Code civil. Ces exceptions sont énumérées limitativement, et la portée, en apparence générale, de la disposition de l'article 1384, relative aux choses, est restreinte par les articles 1385 et 1386. L'article 1384 renvoie à ces deux articles, s'y réfère, et sa disposition est précisée par celles de ces deux articles. En d'autres termes, on n'est responsable de plein droit, sans que la preuve d'une faute soit nécessaire, des choses que l'on a sous sa garde, que dans deux cas : (art. 1385), choses animées ; (art. 1386), ruine d'un bâtiment. Telle est du reste la solution admise par la chambre civile le 19 juillet 1870 (Civ. rej., D. 70.1.361) ; il n'apparaît pas qu'il y ait lieu de s'en écarter. » — Voir, pour l'exposé détaillé de cette opinion : Fromageot, *De la faute...*, p. 99 ; pour sa réfutation, Pisier, *De la responsabilité du fait des choses*, n° 48. — Remarquons enfin qu'on a tiré aussi parfois de l'article 1384, 1^{er} alinéa, un argument en faveur de la légitimité d'une extension de la présomption de l'article 1385 à celui qui a la garde d'un animal, tel qu'un hôtelier, bien qu'on ne puisse dire, alors même qu'il reçoit une rémunération pour ce service, qu'il « se serve de cet animal ou l'ait à son usage ». Voir Poitiers, 7 décembre 1903, D. 1904.2.180.

(2) Esmein, notes S. 97.1.17 ; 98.1.65 ; 99.1.497. — Le mot « fait », dit M. Esmein, évoque l'idée d'un acte, « d'un mouvement actif et propre qui ne peut émaner que d'un être vivant ». Le texte, ajoute-t-il, suppose l'objet dommageable sous la garde de quelqu'un, et « dira-t-on d'un objet quelconque que le propriétaire qui le possède l'a sous sa garde ? » Enfin, constate-t-il, après un avocat à la Cour de Liège, M. Tart (*De la responsabilité à raison des choses mobilières inanimées*, p. 24 et suiv.), les deux articles 1384 et 1385 n'en formaient dans le texte primitif qu'un seul. Et il conclut que, cette disposition réglant uniquement dans la pensée du législateur de 1804 la responsabilité du fait des animaux, l'interprète ne saurait rien en tirer pour la réparation des dommages causés par les choses inanimées. — A quoi M. Jossierand répond que les expressions dont se sert l'article 1384, bien loin de ne pouvoir s'appliquer aux êtres animés, sont merveilleusement choisies, à raison de leur généralité même et de leur imprécision, pour désigner l'intervention d'une force quelconque, animée ou non. Le mot « fait » n'indique rien autre chose qu'un rapport de cause à effet, n'éveille nullement l'idée d'une manifestation de la vie, et le législateur ne pouvait trouver une formule plus adéquate à la situation très générale qu'il s'agissait de caractériser ; d'autre part, ce n'est pas employer des ex-

et d'un incident de rédaction, le croit inséré uniquement pour annoncer la disposition de l'article 1385. Ni les uns, ni les autres n'y attachaient d'importance particulière, ne lui attribuaient de portée propre.

C'est en l'isolant des textes qui l'entourent qu'on cherchera à lui donner un sens, une utilité par lui-même et qu'en en faisant le point de départ de plusieurs constructions juridiques, on édifiera la théorie de la faute légalement présumée.

L'article 1384, 1^{er} alinéa, dit-on, est « une disposition très compréhensive qui, à première lecture et pour tout esprit que n'ont point prévenu une longue tradition et des habitudes de pensée séculaires, vise tout dommage causé par une chose quelconque, mobilière ou immobilière (sauf application de l'art. 1386 aux bâtiments), animée ou non, et dont il n'appartient pas à l'interprète de limiter arbitrairement le domaine en en exceptant certaines catégories d'objets » (1).

Faire de ce paragraphe « une application pure et simple de l'article 1382, c'était prêter à la loi une inutilité (2). En faire un intitulé de principe qui seront précisés dans les articles 1385 et 1386, c'était lui prêter une inexactitude ; ces deux articles, visant des cas où il n'est nullement question de garde, sont plutôt des dérogations au principe général ». Il convient donc de donner à ce texte une existence distincte et une force indépendante.

L'article 1384-1^o, étant ainsi dégagé de son ambiance, et considéré

pressions impropres qu'écrire d'une personne qu'elle a une chose inanimée, une machine agricole, une automobile sous sa garde. Quant à l'argument tiré de la rédaction du texte, M. Josserand n'en saisit pas la portée, car la disposition de l'article 1385, isolée ou réunie, n'est pas le développement et la mise en œuvre de la formule tout entière, mais seulement des difficultés du problème qu'elle soulève dans l'hypothèse spéciale où la chose, étant douée de vie, peut s'égarer ou s'échapper ; il fallait bien se prononcer sur la persistance ou la cessation de la responsabilité en pareil cas : de là l'article 1385 actuel. Quant aux choses inanimées, elles ne demandaient aucune disposition particulière : le principe général posé dans le 1^{er} alinéa de l'article 1384 était suffisant et pouvait se passer de tout commentaire. — Voir encore, pour la discussion des arguments de M. Esmein : Pisier, *op. cit.*, n° 51.

(1) Josserand, note D. 1900.2.289. — Faisant allusion à la théorie de M. Esmein d'où il résulte que « choses » dans l'article 1384, 1^{er} alinéa, signifierait simplement « animaux », il poursuit : « Il n'existe, à notre avis, aucune bonne raison de penser que le législateur ait pris le mot choses dans une acception restreinte, véritablement impropre et tellement anormale, il importe de le remarquer, qu'on n'en saurait probablement trouver un autre exemple : lorsqu'on veut désigner exclusivement les animaux, on n'emploie pas un tel mot qui, à raison de sa signification universelle et indécise, serait véritablement incorrecte et dépasserait l'objet à définir au point de convenir surtout à l'objet que l'on veut exclure. » — L'article 1384, 1^{er} alinéa, employant le mot le plus compréhensif qui existe dans la langue du droit, on ne saurait non plus en exclure tout ce qui n'est ni animal, ni bâtiment, suivant la théorie de M. Fromageot.

(2) Et on ne peut raisonnablement supposer, dans deux dispositions aussi proches, une répétition stérile et inutile.

en lui-même, sa portée étant ainsi fixée, à savoir qu'en présence de sa formule si générale et si limpide, il régit tous accidents occasionnés par les choses, le seul moyen de lui donner un sens est d'y voir la dispense d'une preuve de faute. Et, en effet, si le principe général était qu'en matière de dommages causés par les choses, il faut prouver la faute, l'article 1384 ne se différencierait pas de l'article 1382 et d'autre part, on n'apercevrait pas la raison de dérogations bizarres dans les deux cas des articles 1385 et 1386. « Il est bien plus rationnel d'admettre que le principe général en cette matière est la responsabilité directe avec une extension dans un cas (art. 1385) et une restriction dans l'autre (art. 1386). Concluons donc que l'article 1382 établit un principe et que l'article 1384 en établit un autre ; c'est le seul moyen de donner à la loi toute sa portée » (1).

C'est d'ailleurs ce que corrobore l'esprit qui a présidé à la rédaction de l'article 1384 tout entier, et la teneur même de ce texte dans lequel il n'est point question de faute.

Il n'est pas contesté que la victime qui invoque contre quelqu'un la responsabilité du fait d'autrui n'a pas à démontrer l'imprudence de la personne civilement responsable ; or les deux situations sont intimement unies, presque confondues dans l'article 1384, 1^{er} alinéa, de quel droit dès lors les séparerait-on, et n'est-il pas infiniment plus juridique de les croire régies par une même théorie, unique et générale. L'article 1385 n'exige non plus aucune preuve de faute à la charge du propriétaire de l'animal ; sous prétexte de placer l'article 1384-1^o sous le

(1) R. Saleilles, *Les accidents du travail et la responsabilité délictuelle* (Paris, 1897), p. 27. — « Vouloir restreindre l'application de l'article 1384-1^o aux dommages causés par des animaux et aux dégâts provenant d'immeubles, dit ailleurs M. Saleilles, c'est d'abord rendre absolument inutile la disposition de l'article 1384 ; c'est ensuite en méconnaître complètement l'esprit et la portée. L'article 1384 donne une formule très générale, inspirée par une idée de raison et de justice ; cette formule, c'est l'idée de garde ; qui donc prétendrait qu'on ne peut avoir sous sa garde que des animaux ou des immeubles ? C'est même plutôt le contraire qui serait vrai ; car en matière d'immeubles, l'article 1386 ne parle plus de garde, mais de propriété, ce qui implique un fondement de responsabilité tout à fait différent. Et cela va de soi, s'agissant de choses qui ne passent pas en des mains différentes et qui ne se rattachent dans l'ordre des faits juridiques, qu'à leur propriétaire. L'idée de garde a une bien autre extension, elle se relie à cette idée de justice que, se servir d'une chose dans son intérêt et à son profit, c'est en assurer la surveillance d'abord, et les risques ensuite : rien n'est plus juste. Or, nous ne sachions pas que l'on puisse restreindre l'application d'un principe aussi équitable et aussi rationnel à certaines catégories de choses étroitement délimitées. Plus il est juste et plus il est rationnel, plus il faut l'étendre. La formule de la loi nous y convie d'ailleurs, puisqu'elle est aussi large et aussi absolue que possible. Donc, ce n'est pas sur l'application du principe que pouvaient porter les doutes de la jurisprudence, mais sur ses conditions d'application. » Note D. 97.1.437, 2^e col.

droit commun, on l'isolerait donc des situations voisines, créant ainsi une discordance injustifiable (1).

En ne considérant que ses termes, il ressort clairement de la lecture même de l'article 1384 comparé à la rédaction de l'article 1382, que tandis que le second exige une faute, « celui par la faute duquel », le premier, se contentant d'un simple rapport de cause à effet, déclare sans réserve la responsabilité du gardien « par le fait des choses », sans plus exiger la preuve d'une faute à sa charge. De quel droit dès lors, dit-on, ajouterait-on à ses exigences et altérerait-on un texte si catégorique, alors surtout que son existence ne s'expliquerait pas autrement ?

Nous sommes ainsi autorisés à poser comme point de départ à la théorie ce principe accepté et formulé par toutes les décisions judiciaires qui ont situé dans l'article 1384, 1^{er} alinéa du Code civil, la responsabilité du fait des choses inanimées : « la victime d'un dommage causé par une chose inanimée n'a pas à relever une faute à la charge de son adversaire ; c'est assez qu'elle établisse un rapport de causalité entre la chose dont il avait la garde et le préjudice qu'elle a souffert » (2) ; elle obtiendra indemnité.

(1) « Toutes ces responsabilités, englobées dans une même formule et offrant ce caractère commun qu'elles naissent d'un fait étranger à celui qui les encourt, sont évidemment soumises, en principe, à un même régime. En bonne logique, et abstraction faite du texte, on ne comprendrait d'ailleurs pas qu'il en pût être différemment et notamment que la victime d'un accident de voiture eût une preuve plus ou moins difficile à administrer selon qu'elle a eu la malchance d'être renversée par une automobile ou le bon esprit d'avoir affaire à une diligence. C'est cependant à cette injustifiable distinction qu'aboutit la théorie traditionnelle : l'interprétation nouvelle la fait disparaître et confond deux situations qui n'auraient jamais dû être séparées, ne l'ayant point été par le législateur lui-même. » Jossierand, note D. 1900.2.289.

(2) On s'est demandé cependant s'il ne convient pas de soumettre la responsabilité du fait des choses fondée sur l'article 1384 aux conditions d'application de l'article 1386 : celui-ci aurait posé, à propos d'une hypothèse particulière, celle relative aux bâtiments et aux immeubles en général, les conditions de droit commun de la responsabilité du fait des choses, conditions qu'il faudrait étendre, en dehors même du domaine propre de l'article 1386, aux hypothèses visées par l'article 1384, dont il n'est qu'une application et qu'un exemple. La victime devrait en tous cas prouver un défaut d'entretien ou un vice de construction de la chose qui l'a contusionnée. — C'est ce que dit expressément un jugement du tribunal civil d'Hazeubrouck, du 5 juin 1896, confirmé intégralement par la Cour de Douai, le 16 décembre 1896, S. 97. 2.127 ; Dalloz, 1900.5.586 : Nancy, 21 mars 1896, D. 96.2.518. — On peut y rattacher encore un arrêt de la même Cour de Douai, du 13 mai 1902, adoptant les motifs du jugement du tribunal civil de Lille, du 23 janvier 1902, S. 1904.2.45 et *Gaz. Trib.*, 6 octobre 1902. Ce dernier arrêt ne tranche pas expressément la question de savoir si l'article 1386 doit recevoir son application au cas de dommage causé par une chose inanimée autre qu'un bâtiment (en l'espèce, chute d'un échafaudage) parce qu'il lui paraissait — et c'est la conséquence logique de l'opinion qu'elle professe sur le sens et la portée respective qu'elle attribue aux articles 1384 et 1386 — que la solu-

On voit déjà que l'article 1384 fait à la victime du dommage une situation autrement avantageuse que l'article 1386, puisque la responsabilité du gardien se trouve engagée de plein droit, et en cette seule

tion devait être la même, soit que l'on appliquât l'article 1386, soit que l'on recourut à l'article 1384. — Pour expliquer que l'exigence de l'article 1386 soit ainsi applicable à toutes choses inanimées, on observe que c'est au demandeur en dommages-intérêts, à justifier de la cause de l'obligation dont il se prévaut. Or cette cause, en cas d'accident occasionné par un objet réside, non pas dans le fait de la propriété ou de la possession de cet objet, mais dans l'état défectueux de celui-ci. C'est cet état, qu'il soit originaire ou résulte du défaut d'entretien, que la victime doit établir sous peine d'échouer dans sa demande. L'opinion de la Cour de Douai a été excellemment résumée dans son arrêt du 28 juillet 1896 (D. 97.2.349). La responsabilité du possesseur d'une chose inanimée a pour base à la fois l'article 1384 et l'article 1386 du Code civil. Il s'ensuit que, pour entraîner responsabilité, la chose doit être sous la garde du possesseur ; ainsi l'exige l'article 1384. Le dommage causé doit, de plus, aux termes de l'article 1386, être arrivé par suite d'un défaut d'entretien ou par un vice de construction. Voici d'ailleurs son raisonnement : « Attendu qu'aux termes du paragraphe 1^{er} de l'article 1384 du Code civil, on est responsable du dommage causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde ; — que les conditions d'application de ce principe sont identiques dans les paragraphes 2 et 5 de l'article 1384, en ce qui concerne les personnes dont on doit répondre ; dans l'article 1385 en ce qui concerne les animaux que l'on a sous sa garde, et dans l'article 1386 en ce qui concerne les choses inanimées dont on est responsable ; — que la disposition de l'article 1384, relative aux choses inanimées est donc inséparable de l'article 1386, qui fait dériver la responsabilité d'un défaut d'entretien ou d'un vice de la chose ; — que cet article 1386 est d'une application générale, bien qu'il ne parle que de bâtiments, lesquels sont cités à titre d'exemple comme étant le cas le plus usuel ; — que, par conséquent, de la règle posée dans les articles 1384 et 1386 du Code civil, il résulte que le propriétaire de la chose ne sera pas nécessairement et dans tous les cas responsable, mais le deviendra lorsque le dommage aura été la conséquence d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction, sans qu'il soit nécessaire d'établir à sa charge une faute personnelle. » — En ce sens, Sourdât, t. II, n° 1169 et Dalloz, *Rép.*, V° *Responsabilité*, n° 746.

« Adopter cette thèse, répond M. Saleilles, serait méconnaître la différence considérable qui sépare, au point de vue des conceptions juridiques, le domaine d'application de l'article 1386 de celui de l'article 1384-1^o. D'un côté, c'est le propriétaire qui est responsable en tant que propriétaire ; il ne s'agit pas de choses qui agissent et qui fonctionnent et qui, en fonctionnant, peuvent causer des risques. Ce sont des immeubles ; en dehors du vice de construction ou du défaut d'entretien, les seules causes de nuire que l'on pourrait concevoir ne sauraient provenir, en dehors de la faute proprement dite, que d'ébranlements dus à des influences étrangères, dont le propriétaire n'a pas à répondre, telles que la dépression du sol, par exemple. Ce serait un cas fortuit, au sens strict du mot ; il ne faut pas s'exposer à le faire payer au propriétaire. Pour les choses mobilières dont on se sert et qui travaillent en quelque sorte pour celui qui en a la direction et le profit, c'est par leur maniement qu'elles peuvent blesser et endommager. C'est de ce maniement même qu'on est responsable. Elles sont une activité productive de bénéfices pour quelqu'un ; que celui qui a les profits supporte les risques. C'est toute la théorie de l'article 1384, § 1^{er}. » D. 97.1.437 et 438.

Aussi la grande majorité de la jurisprudence continue-t-elle à penser qu'en appliquant au cas de ruine d'un bâtiment, la présomption de faute édictée par l'article 1384, l'article 1386 en restreint la portée, puisqu'il met à la charge du deman-

qualité, pour les dégâts commis par sa chose ; au surplus, sa solution est autrement équitable en ce que ce n'est plus « nécessairement le propriétaire de la chose qui endosse la responsabilité du dommage qu'elle a causé, mais bien celui qui l'a sous sa garde (art. 1384, 1^{er} alin.), qui l'exploite, qui s'en sert (arg., art. 1385) et qui devient ainsi tout naturellement l'éditeur responsable de son utilisation ». Peu importe que le conducteur de la voiture ait emprunté ou loué le véhicule, la responsabilité incombe à celui qui, utilisant la chose et en tirant les profits, devait naturellement la surveiller : elle est indissolublement liée aux idées d'autorité, de direction et de profit (1).

Nombreux sont les arrêts et jugements qui, au cours de ces dernières années, ont déclaré que c'est dans l'article 1384, 1^{er} alinéa, que le législateur a entendu poser le principe général qui doit régir la responsabilité des dommages causés par les objets inanimés, et dont les textes suivants se sont bornés à faire des adaptations nettement spécialisées. Ils ont par là même affranchi cette responsabilité « des conditions de réalisation étroites et injustifiables où l'avaient enfermée jusqu'alors auteurs et tribunaux en donnant à l'article 1382 un rayonnement excessif sur toute la responsabilité extra-contractuelle ».

Et l'article 1384, à la différence de l'article 1382, n'impose « nullement au demandeur en indemnité la preuve d'une faute commise par son adversaire et d'où serait découlé le préjudice subi ; il lui demande seulement d'établir que le dommage a bien été causé par la chose que le défendeur avait sous sa garde, et ce sera là une preuve matérielle aussi simple que la précédente était délicate, une preuve généralement toute faite qui jaillira spontanément des faits mêmes du procès : ainsi, plus de question d'imputabilité, plus de recherches subjectives si com-

deur en responsabilité la preuve d'un vice déterminé auquel est due la ruine du bâtiment, et qu'il ne doit donc pas être appliqué en dehors du cas particulier qu'il prévoit. La responsabilité des choses inanimées autres qu'un bâtiment demeure régie par l'article 1384 seul, contenant de façon si nette et si précise la notion d'une responsabilité fondée sur l'idée de garde sans autre condition restrictive. « Il faut, dit Laurent, s'en tenir aux textes, maintenir l'article 1384 comme une règle générale et n'appliquer l'article 1386 qu'aux bâtiments », t. XX, n° 639 *in fine*. M. Saintelette (*Mémoire pour Mme Desitter*, p. 31) considère aussi la disposition de l'article 1386 comme constituant une dérogation à l'article 1384, alinéa 1^{er}, qui n'exige aucune preuve de la part de la victime. Par application de ces principes, plusieurs décisions, dont celle de la Cour de Grenoble, 10 février 1892, S. 93.2.205 et celle de la Cour de Liège, 25 mai 1900, S. 1901.4.39, ont refusé d'appliquer l'article 1386 même aux éboulements de rochers et de terrains résultant de causes naturelles et auxquels la main de l'homme est restée étrangère. Le législateur en effet, dit-on, en parlant d'un bâtiment, a eu en vue une œuvre sortie de la main de l'homme, d'où il résulte que sa ruine par vice de construction ou défaut d'entretien est la conséquence d'une faute de son auteur.

(1) Les décisions judiciaires citées ci-après sont unanimes sur ce point. — V. par exemple, le jugement du tribunal civil de Mayenne, du 2 mars 1899, D. 1900.2.289.

pliquées, et si vaines, mais la simple constatation d'un rapport de causalité entre la chose du défendeur et le préjudice souffert.

Ces décisions, que nous relapons dans leur ordre chronologique, émanent tour à tour : du tribunal civil de Gien, le 26 avril 1898 ; du tribunal civil de Bourgoïn, le 10 juin 1891 et de la Cour de Grenoble, le 10 février 1892 ; du tribunal civil de Bourges, le 7 février 1895 ; du Conseil d'Etat, le 21 juin 1895 ; de la Cour de Dijon, le 26 décembre 1895 ; de la Chambre civile de la Cour suprême, le 16 juin 1896 ; de la Cour d'Agen, le 17 mars 1897 ; du tribunal civil de la Seine, le 28 janvier 1899 ; du tribunal civil de Mayenne, le 2 mars 1899 ; de la Cour de Lyon, le 25 avril 1899 ; du tribunal civil de Lyon, le 15 novembre 1901 ; du tribunal civil de la Seine, le 23 janvier 1903 ; de la Cour de Riom, le 25 mars 1903 ; du tribunal civil de Marseille, le 29 juillet 1903 ; de la Cour d'Aix, le 1^{er} juin 1904 ; du tribunal civil de La Châtre, le 29 décembre 1904 (1).

« Ce ne sont donc pas, s'écrie M. Josserand, des jugements isolés qui, comme persistent à l'affirmer certains civilistes, auraient timidement et confusément protesté contre la maxime traditionnelle : pas de responsabilité sans faute prouvée par le demandeur en indemnité ; c'est tout un cortège de décisions émanées, soit de la Cour de cassation, soit de nombreuses Cours d'appel, soit de tribunaux importants, qui sont venues rompre avec la tradition et qui constituent dans leur ensemble un imposant courant de jurisprudence. Ce courant s'est dessiné, puis affirmé, en dépit des résistances de la doctrine, comme d'ordinaire plus conservatrice, plus immobilisée que la pratique ; il menace d'emporter décidément la théorie romaine de la responsabilité subjective et de réaliser le triomphe de l'idée germanique d'une responsabilité objective encourue par cela seul qu'un dommage a été causé à autrui et abstraction faite de cette notion superficielle et fuyante qu'est la faute aquilienne » (2).

Ces jugements donnent à la théorie qu'on a baptisée « Théorie de

(1) Trib. civ. Gien, 26 avril 1888, S. 90.2.14, où se trouve rapporté aussi l'arrêt de la Cour d'Orléans du 20 décembre 1888, qui infirme cette décision ; Trib. civ. Bourgoïn, 10 juin 1891 et Grenoble, 10 février 1892, S. 93.2.205 ; Trib. civ. Bourges, 7 février 1895, D. 1900.2.289 ; Conseil d'Etat, 21 juin 1895, D. 96.3.65 ; Dijon, 26 décembre 1895, *Gaz. Pal.*, 1896, p. 157, S. 96.2.48 ; Civ. rej., 16 juin 1896, D. 97.1.433 ; Agen, 17 mars 1897, Trib. civ. Seine, 28 janvier 1899, Trib. civ. Mayenne, 2 mars 1899, D. 1900.2.289 ; Lyon, 25 avril 1899, Trib. civ. Lyon, 15 novembre 1901, Trib. civ. Seine, 23 janvier 1903, Riom, 25 mars 1903, Aix, 1^{er} juin 1904, D. 1904.2.257 ; Trib. civ. Marseille, 29 juillet 1903, S. 1904.2.87 ; Trib. civ. La Châtre, 29 décembre 1904, D. 1905.2.54. — V. aussi un jugement du tribunal de l'Empire d'Allemagne, du 11 décembre 1885, S. 87.4.18.

(2) Note D. 1904.2.257, où il est renvoyé à une étude de Léon Michel sur la « Responsabilité des patrons envers les ouvriers en cas d'accident », dans la *Revue critique*, 1901, p. 592 et surtout p. 605 et suiv.

la responsabilité directe du fait des choses » (1), une telle étendue qu'ils y recourent dans toutes les hypothèses où naît une action en indemnité, que ce soit entre individus étrangers l'un à l'autre, ou même entre personnes liées par un contrat préexistant et susceptible de commander à la responsabilité du dommage éprouvé. La jurisprudence ne voit pas, dans cette circonstance que la victime du dommage et le gardien se trouvaient, quant à la chose, dans un rapport contractuel antérieur, une objection décisive à l'application de l'article 1384 (2). On se rappelle la différence profonde entre la responsabilité contractuelle, où le lourd fardeau de la preuve contraire incombe au débiteur, et la responsabilité délictuelle où tout le poids de la preuve directe incombe au prétendu créancier.

La nouvelle solution jurisprudentielle supprime cette antithèse, au moins quant à la responsabilité du fait des choses. L'idée maîtresse qu'elle accepte à sa base rapproche aussi étroitement que possible la responsabilité du fait des choses de la responsabilité contractuelle ; de même que le créancier contractuel dit à son débiteur : « prouvez donc que vous avez pu violer la convention sans commettre de faute », ainsi la victime d'un dommage dira au propriétaire de la chose qui l'a causé : « prouvez donc que vous avez pu léser mes droits sans engager votre responsabilité, que vous avez pu légalement, impunément, porter atteinte à ma personnalité physique ou juridique ! »

Et M. Jossierand poursuit en montrant combien ce rapprochement s'impose en raison (3).

(1) Le renversement de preuve qu'elle entraîne est consacré déjà de longue date par quelques jugements isolés : Trib. civ. Lyon, 12 juillet 1854, *Résumé général de la jurisprudence de Lyon*, de 1859 à 1872, p. 393, n° 8 ; Trib. civ. Bruxelles, 31 mai 1871 (réformé en appel), *Pasic. belge*, 72.2.176.

(2) V. notamment les décisions précitées des Cours de Dijon, Agen, Riom et du tribunal civil de Mayenne.

(3) « On ne distingue pas pourquoi le créancier serait plus ou moins bien traité suivant l'origine de son droit, suivant que sa créance découle d'un contrat, ou est inscrite directement dans la loi. Il est bien vrai que la lésion des droits d'autrui ne constitue pas toujours un délit et que tout dommage n'engage pas nécessairement la responsabilité extra-contractuelle de celui qui l'a causé ; mais la violation d'une convention n'entraîne pas non plus nécessairement la responsabilité du débiteur qui se retranchera peut-être avec succès derrière un cas fortuit ou de force majeure ou derrière une faute commise par le créancier, et si, malgré cela, l'inexécution du contrat suffit à constituer une faute jusqu'à preuve contraire, il en doit être de même de la violation de la loi, c'est-à-dire de la lésion du patrimoine ou de la personne d'autrui. Autrement on en arrive, avec le système traditionnel, à supposer que nous sommes autorisés en principe à porter atteinte à la vie, à la santé ou aux biens de nos semblables, puisque c'est à la victime qu'incombent la preuve contraire et le soin de démontrer que son adversaire a outrepassé ses droits en commettant un acte qui porte cependant la marque probable et presque certaine de son injustice. La solution nouvelle procède du point de départ diamétralement opposé, à savoir que nous ne sommes pas fondés en principe à nuire à autrui et que

Voyant dans la responsabilité du fait des choses inanimées une véritable garantie, rendant le propriétaire de plein droit garant des dommages causés par son objet, de même que le vendeur est par exemple garant, en vertu du contrat, de l'éviction subie par l'acheteur, la jurisprudence devait forcément ne plus apercevoir la différence et, élargissant le domaine de l'article 1384, elle devait fatalement l'utiliser entre personnes liées par un contrat, superposant pour ainsi dire la responsabilité du fait de la chose à la responsabilité contractuelle préexistante. Et, en décidant ainsi, elle est demeurée logique avec elle-même et avec l'interprétation qu'elle donne de l'article 1385 (1).

« Le système est donc parfaitement cohérent : l'article 1384, comme l'article 1385, protègent indifféremment les tiers et ceux qui avaient traité, fût-ce à l'occasion de la chose dommageable, avec le propriétaire ou le gardien. C'est un vaste rayonnement qui est par là même assuré à la responsabilité objective, qu'elle soit mise en œuvre par le fait d'une chose inanimée ou par le fait d'un animal » (2).

Nous pouvons dire, appliquant cette règle, que, chaque fois que l'accident de transport aurait pour cause le cheval qui traînait le véhicule, ou le matériel du voiturier, la victime serait dispensée de fournir une preuve plus ample, sans qu'il y ait à faire état de ce que la jurisprudence française se refuse à rattacher au contrat de transport la responsabilité du voiturier et à reconnaître au voyageur une créance de sécurité d'origine contractuelle. Cette circonstance n'est plus d'aucune importance.

« Il est exact, dit M. Thaller, que le chemin de fer répond de plein droit de son matériel roulant et de la bonne organisation du service » sans que, après la rencontre de deux trains par exemple, le voyageur ait rien à démontrer de plus. C'est alors à la partie adverse d'exciper d'un fait militant à sa décharge. On saisit la nuance. Il ne s'agit pas seulement d'un préjudice causé pendant le voyage, mais par le fonctionnement même des engins de l'adversaire, ce qui provoque l'application du principe de responsabilité consigné dans l'article 1384. « La loi substitue la chose à son propriétaire, voit dans l'instrument le bras du maître, le suppose animé comme lui d'une force agissant tantôt dans le sens du bien, tantôt dans celui du mal, et si le véhicule blesse

c'est donc à l'auteur direct ou indirect du dommage de démontrer qu'il a pu exceptionnellement le causer sans transgresser la loi et sans engager sa responsabilité. » Jossierand, note D. 1900.2.289.

(1) Tirant argument de ce rapprochement, M. Thaller écrit : « Un cheval qui tire un chargement vient à s'emballer ; de là, perte de la marchandise, mort d'un voyageur. Le voiturier est tenu. Pourquoi cesserait-il de l'être, depuis que le moteur mécanique s'est substitué à la force animale, et dans le cas où ce moteur échapperait à la direction de ceux qui le conduisent. » *Traité de droit commercial*, n° 1198.

(2) Jossierand, note D. 04.2.258!

l'individu appelé à s'en servir, le coup donné est comparable à celui qu'aurait porté le chef en personne » (1) ?

Les diverses juridictions que nous avons citées ont expliqué cette responsabilité qu'elles expriment de l'article 1384-1^o par la conception juridique d'une faute légalement présumée à l'encontre du gardien (2). Quand une chose occasionne un accident, une faute est réputée commise par celui qui avait cette chose sous sa garde ; afin d'assurer la réparation du préjudice, le législateur aurait dispensé la victime d'une preuve souvent fort délicate en établissant à la charge du défendeur une présomption de faute plus ou moins absolue. Elles placent donc toujours dans la faute le fondement de la responsabilité. C'était d'ailleurs l'opinion de M. Laurent, qui, le premier, vit tout le parti qu'on pouvait tirer de cette disposition, et qui peut être considéré comme le promoteur de ce vaste mouvement jurisprudentiel et doctrinal (3). « Cette interprétation, dit-il, est aussi en harmonie avec l'équité et avec les faits. Les accidents causés par les machines sont journaliers ; ils ne peuvent guère provenir que de l'imperfection de la machine ou d'une négligence de l'ouvrier, donc le législateur a pu présumer la faute. Il est vrai que l'imperfection de la machine peut venir de l'imperfection de la science, laquelle n'est pas imputable au propriétaire ; mais alors il y a une considération d'équité : n'est-il pas plus juste que le propriétaire de la machine supporte le dommage plutôt que celui qui en est la victime ? » La réalité de cette présomption de faute résulterait encore, dit-on, de la place de notre article, au milieu d'autres articles qui tous supposent la faute, et suivi d'autres alinéas, qui réglementent la responsabilité du fait d'autrui en des dispositions qui, d'avis unanime, sont inspirées par des présomptions de faute. Si l'on nous objecte : d'une part, que les présomptions légales en règle générale et absolue, sont de droit étroit et ne peuvent être étendues par interprétation, transportées par analogie de la situation pour laquelle elles sont édictées à une autre situation même très voisine ; d'autre part, que l'article 1384-1^o ne contient aucune disposition de ce genre pour les dommages causés par les choses inanimées et que, d'ailleurs, il aurait, comme pour la responsabilité civile, statué sur la preuve contraire, son silence à cet égard étant la meilleure démonstration que la pré-

(1) Thaller, *Ann. de dr. com.*, 1886-1887, p. 127 *in fine*.

(2) Certaines s'en expliquent explicitement, V. Lyon, 25 avril 1899 ; Trib. civ. Lyon, 15 novembre 1901, précitées. On ne conteste pas qu'il en soit ainsi de toutes.

(3) Laurent, *Principes de droit civil français*, t. XX, n^o 629. — Il est curieux de constater que l'idée de faire de l'article 1384-1^o un principe distinct ayant une force propre, de lui donner une « individualité », ait germé dans l'esprit d'un jurisconsulte plus soucieux des textes que des nécessités pratiques. — Son opinion, suivie en Belgique par M. Saintelette, *Mémoire français pour Mme veuve de Sitter* (1889), p. 31, rallia en France le suffrage de M. Labbé, note S.90.4.17.

somption elle-même n'existe pas, nous répondrons que les dispositions suivantes que le législateur a cru nécessaire d'ajouter pour le fait d'autrui s'expliquent par la nécessité où il était d'énumérer ces personnes « dont on doit répondre », tandis qu'il n'était d'aucune utilité de détailler les choses qu'on a sous sa garde.

L'idée première qui a guidé les commentateurs de l'article 1384-1^o *in fine* a donc été que l'on s'écartait, pour tous accidents causés par les choses, du système de la faute prouvée, qui était traditionnel et commandé par l'article 1382, pour se ranger à l'idée d'une responsabilité existante en dehors de toute faute établie et prouvée à la charge du gardien, ce que dans la terminologie classique on appelle un système de présomption de faute.

Mais quelle force attribue-t-on à cette présomption, et par suite, quelles circonstances feront disparaître la responsabilité du gardien de la chose ?

Il est hors de discussion que le gardien de la chose dommageable peut décliner la responsabilité que la loi met à sa charge en démontrant que le préjudice n'a pas été causé véritablement par sa chose, parce qu'il est dû soit à l'imprudence ou à la négligence de la victime qui doit alors le supporter définitivement et sans aucun recours, soit à un événement constitutif de force majeure qu'il dénonce. Dans chacun de ces deux cas, l'objet n'a joué dans l'accident qu'un rôle inerte et passif, mû qu'il était par une impulsion extérieure.

Mais le gardien pourrait-il aussi prétendre se soustraire à toute responsabilité en prouvant tout simplement qu'il n'a commis aucune faute, et sans que l'origine du dommage soit précisée davantage ?

« En bonne logique, la jurisprudence devrait accueillir favorablement une telle prétention : elle devrait admettre le gardien à administrer cette preuve toute négative de sa non-culpabilité et laisser ainsi l'accident anonyme, le cas fortuit, à la charge de la victime. Par là elle demeurerait fidèle au fondement qu'elle reconnaît à la responsabilité du gardien, la faute présumée, et elle respecterait l'article 1352 qui n'imprime aux présomptions légales un caractère irréfragable que dans deux cas limitativement déterminés et tout à fait étrangers à notre sujet. Il est vrai que, par là aussi, elle méconnaîtrait le texte si limpide de l'article 1384, 1^{er} alinéa, qui proclame en termes absolus la responsabilité du gardien et qu'en se contentant de faire passer la faute de la partie positive dans la partie négative de la preuve, elle laisserait à la responsabilité de l'article 1384-1^o, un caractère subjectif, théoriquement du moins. Ces considérations divergentes expliquent que la jurisprudence soit, aujourd'hui encore, assez flottante sur cette dernière question » (1).

(1) Jossierand, note D. 04.2.258.

Certaines décisions réservent au défendeur la preuve contraire, la facilité « d'établir qu'il n'a pu empêcher le fait et que, dès lors, il n'y a eu chez lui, ni faute, ni responsabilité possible » (1). La présomption serait une présomption *juris tantum*, d'où découlerait pour le voiturier la faculté de dégager sa responsabilité en prouvant qu'il n'a commis aucune faute, aucune négligence, preuve toute négative d'où résulte le cas fortuit *lato sensu*. Pour établir qu'on ne peut lui reprocher aucune faute, le voiturier ne pouvant faire directement une preuve négative, devrait strictement prouver préalablement la cause positive de l'accident (2), mais on se contente, pour admettre sa non-culpabilité, de la preuve qu'il a prévu et évité toutes les chances d'accident qu'il pouvait prévoir (3). Quand il a avancé cette preuve, il est considéré comme ayant établi indirectement le cas fortuit *lato sensu* (4), qui le décharge de la responsabilité. Si cependant l'accident était tellement obscur que le voiturier ne puisse faire aucune espèce de preuve, pas même celle de l'absence de faute, ses conséquences dommageables, par l'effet du renversement de la preuve, resteraient toujours à sa charge.

Bien des juridictions et plusieurs auteurs donnent à la formule de l'article 1384 une signification plus énergique et ne retiennent, en tant que circonstances de nature à innocenter le gardien que le cas fortuit *lato sensu* directement prouvé. Ils font de la présomption de l'article 1384, 1^{er} alinéa, une présomption irréfragable et absolue, résistante à la preuve de l'absence de faute, négligence ou imprudence, et ne pouvant céder que devant la preuve directe d'un fait qui lui est étranger (5). « Le gardien ne serait pas admis à démontrer qu'il n'a point

(1) Trib. civ. Lyon, 15 novembre 1901, D. 04.2.258 ; Riom, 25 mars 1903, Aix, 1^{er} juin 1904, D. 04.2.257 ; Trib. civ. Marseille, 29 juillet 1903, S. 04.2.87 ; Trib. civ. Bourges, 7 février 1895, D. 1900.2.289 et plusieurs décisions rapportées au même endroit, sauf cependant incertitude sur le sens qu'elles ont voulu attribuer au mot « cas fortuit » qu'elles emploient ; Bruxelles, 31 mai 1871, précité. — Tel était l'avis de M. Laurent, *op. cit.*, t. XX, n° 639 ; et M. Huc, *op. cit.*, t. VIII, p. 581, n° 439, s'y est récemment rallié. — Voir encore sur ce point une note de M. Bressoles, 3^e et 4^e col., sous Cass., 14 décembre 1896, S.98.1.137.

(2) M. Labbé, se basant sur ce qu'on ne fait pas la preuve directe d'un fait négatif, fait remarquer que le propriétaire doit forcément prouver la cause de l'accident et que donc, le système est impossible et contradictoire dans ses termes, S.86.2.97.

(3) Pour la justification de cette atténuation de rigueur, se reporter à Pisier, *De la responsabilité du fait des choses*, n° 56 ; Robin, *De la responsabilité* (Paris, 1889), p. 220 et suiv.

(4) Est cas fortuit, en ce sens : « Tout accident provenant d'une cause indépendante de l'obligé, indépendante de sa volonté, et qu'il n'a pu empêcher ni éviter. » Sourdat, *op. cit.*, t. I, n° 645 et 646.

(5) Trib. civ. Seine, 23 janvier 1903, D. 04.2.257 ; les jugements précités de Gien et de Bourgoin, ce dernier adopté intégralement dans ses motifs par la Cour de Grenoble ; l'arrêt de la Cour de Dijon, également précité.

commis de faute, car le texte ne lui réserve pas la preuve contraire, et ce silence est rendu significatif par le cinquième alinéa qui accorde cette preuve aux pères, mères, instituteurs, artisans, alinéa qu'on interprète *a contrario* à l'encontre des maîtres et commettants et qu'il est donc impossible d'interpréter différemment en ce qui concerne les propriétaires de choses dommageables dont la responsabilité se trouve affirmée dans une même disposition (art. 1384-1^o) (1). Ainsi, décide aujourd'hui et sans aucune défaillance notre jurisprudence pour les dommages causés par les animaux..., et il nous paraît dès lors bien difficile de décider autrement pour les dommages occasionnés par les choses inanimées dont la loi s'est occupée dans la même disposition, qu'elle a confondus dans une formule unique, indivisible, excluant toute distinction et surtout une distinction arbitraire qui ne pourrait se réclamer d'aucune justification : car pourquoi accorder au propriétaire d'une machine la preuve contraire qu'on refuse au maître d'un animal (2)? Une telle différenciation serait en contradiction avec le texte de l'article 1384 et avec le bon sens » (3).

De ce que la présomption de faute serait *juris et de jure*, irréfragable, il résulterait qu'il ne suffirait plus au voiturier, pour écarter la responsabilité qui pèse sur lui, de prouver qu'il ne pouvait éviter l'accident, mais qu'il lui faudrait établir directement une faute de la victime, une force majeure ou même un cas fortuit *stricto sensu*, précis et déterminé, qu'il prouverait être exempt de faute de sa part. « L'accident, dirait le voiturier, provient de tel fait bien démontré ; or ce fait, quoiqu'intérieur à l'entreprise, est pour moi un événement libératoire, puisqu'il ne m'est en rien imputable : c'est par exemple une rupture d'essieu que rien ne faisait prévoir ou n'aurait pu laisser soupçonner. »

On est allé plus loin, et on a proposé de donner à la présomption de faute une portée plus sévère encore : doit-on, dit M. Josserand, laisser au défendeur la faculté de s'exonérer en prouvant le cas fortuit *stricto sensu*, de dégager sa responsabilité en dénonçant l'événement qui s'est produit à l'intérieur de l'entreprise, qui est dû au fonctionnement ou même à la seule existence de l'objet dommageable ?

(1) Un argument *a contrario* suppose nécessairement un retour au droit commun, dont l'expression ne peut donc se trouver que dans le premier paragraphe de l'article 1384, seule disposition générale sur la responsabilité du fait d'autrui. Comment la responsabilité du fait des choses, qui lui est étroitement unie, dans un même paragraphe, dans une même phrase, ne serait-elle pas de la même essence, et absolue comme la responsabilité du fait d'autrui ?

(2) Pourquoi la preuve contraire serait-elle permise au voiturier qui conduit un fiacre sans l'être à celui qui dirige une automobile ?

(3) Josserand, note D. 1900.2.239. — On étend parfois à l'article 1386 ce raisonnement tendant à déclarer que la présomption de faute établie par l'article 1384 doit être irréfragable.

« La jurisprudence, répond-il (1), semble incliner à le croire, et cependant une telle conclusion est contraire au texte de la loi et à l'équité. L'article 1384-1^o impose au gardien la responsabilité de tout dommage causé par sa chose, et il n'est apporté à cette règle aucune restriction par les alinéas suivants : elle est donc absolue comme celle qui met à la charge du maître ou du commettant les dommages causés par le domestique ou par le préposé ; or, l'accident fortuit est bien vraiment occasionné par la chose ; c'est même le seul qui ne puisse être rattaché à aucune autre cause. L'explosion mystérieuse d'une machine, la rupture inexpliquée d'un tube, d'un morceau de métal ne peuvent être rattachées qu'au fonctionnement de l'entreprise, de la machine, à la chose dommageable ; nous sommes mieux que jamais dans la formule de l'article 1384-1^o (c'est même la seule hypothèse ou nous y soyons parfaitement, la faute du propriétaire nous en faisant sortir pour nous placer dans le domaine de l'art. 1382), et la présomption de faute qu'y lit la jurisprudence doit fonctionner mécaniquement et d'autant mieux qu'elle nous conduira à un résultat très équitable, car l'accident fortuit, à la différence du cas de force majeure, n'est pas nécessairement exempt de toute négligence de la part du propriétaire.

« C'est un cas douteux qui, en fait, n'innocente que dubitativement le gardien et qui ne saurait donc faire tomber la présomption de faute qui, en droit, pèse sur lui. La jurisprudence elle-même reconnaît bien que le défendeur ne doit pas être admis à démontrer qu'il n'a point commis de faute et que, dans cette mesure, la présomption de l'article 1384-1^o est absolue : comment donc lui permettrait-on de dénoncer le cas fortuit qui laisse encore place à l'hypothèse d'une faute ? On ne pourrait l'y autoriser, croyons-nous, sans tomber dans une contradiction flagrante et sans se laisser duper par les mots, le cas fortuit étant l'événement anonyme qui paraît avoir été spontanément produit par la chose dommageable, mais qui peut fort bien être dû en réalité à la négligence du gardien, doit nécessairement tomber sous le coup d'une présomption de faute qui, d'après la jurisprudence même ne peut être combattue par la preuve contraire et ne s'évanouit que devant la force majeure ou la faute de la victime. »

Et à cette dernière extension de rigueur de la présomption de faute, qui laisse le cas fortuit, l'accident anonyme, à la charge de celui qui utilisait la chose, pour n'admettre plus comme preuves libératoires que la force majeure ou la faute de la victime, on a donné le nom de : Théorie de la faute invinciblement présumée.

« Mais nous ne voyons pas très bien, dit M. Josserand, comment la

(1) Josserand, note D. 1900.2.292.

jurisprudence pourrait concilier cette conclusion avec le caractère subjectif qu'elle veut encore reconnaître à la responsabilité inscrite dans l'article 1384, 1^{er} alinéa. Du moment qu'il ne suffit pas au gardien, pour s'exonérer, de prouver qu'il n'a pas commis de faute, c'est que sa responsabilité ne découle pas d'une faute même présumée ; c'est qu'elle est, non pas subjective, mais purement objective ; c'est qu'elle se rattache à la création d'un risque réalisé (1).

En somme, une jurisprudence qui, partagée entre le respect d'une longue tradition et le désir d'accorder satisfaction à des intérêts légitimes et sans cesse plus pressants, n'est pas encore définitivement fixée, en arrive, en pratique, à condamner parfois une personne qui n'a commis aucune faute, mais, pour ne pas paraître en contradiction avec une précieuse tradition, et dans le but de sauver les apparences, elle rattache quand même la responsabilité à une notion de faute, non plus sans doute, à la faute véritable, prouvée, mais du moins à la faute supposée, fictive : à défaut de réalité, on se contente de son image.

Mais alors, ajoute-t-on, puisqu'on ne le peut que par un échafaudage boiteux et artificiel, pourquoi, par une scrupuleuse et inutile fiction baser encore son système sur la vieille théorie de la faute et ne pas franchement rejeter une notion à laquelle on ne peut se raccrocher qu'au prix d'une inexactitude et d'une contradiction ?

En résumé, la jurisprudence a cédé insensiblement au besoin d'améliorer la situation des victimes d'accidents : c'était le but social qu'elle voulait atteindre. Il fallait trouver le moyen juridique d'y parvenir. N'osant pas rompre brutalement avec les méthodes d'interprétation courantes, elle imagina une théorie que la doctrine a ingénieusement appelée la théorie de l'article 1386 généralisé. Mais, à vouloir trop respecter la tradition, on a torturé ce texte pour l'appliquer à des situations qu'il n'avait sûrement jamais visées. Pendant ce temps,

(1) M. Bouvier trace dans la *Revue critique*, 1898, p. 177, un tableau de l'évolution de la responsabilité : « Nous partirons de la faute, dit-il, cause directe ou indirecte du préjudice, seul fondement de la responsabilité. C'est ce que beaucoup d'auteurs appellent la faute subjective. Puis, nous verrons peu à peu cette notion primitive s'altérer ; dans certains cas, on se contentera d'un certain fait irrégulier en soi, mais dont le rapport de causalité avec le préjudice n'est pas démontré ; c'est ce qu'on appelle la faute objective. Dans d'autres cas, on présumera la faute du propriétaire. Ce sera d'abord une présomption *juris tantum*, ce qui n'est pas très grave, puisque cela ne fait que déplacer la charge de la preuve et que, la preuve contraire étant réservée au défendeur, la responsabilité reste fondée, somme toute, sur une idée de faute. Puis, c'est une présomption *juris et de jure*, et voilà qui ne se concilie plus du tout avec les principes, puisque cette théorie aboutit dans bien des cas, à rendre responsable une personne qui n'a sûrement pas commis de faute. Dans cette dernière présomption, il y a l'indication d'une révolution complète dans les idées sur la responsabilité juridique. »

une autre tendance se manifestait, plus favorable que l'article 1386 à la réalisation de l'idéal poursuivi, et qui donnait à l'article 1384, 1^{er} alinéa, *in fine*, une « individualité » propre. Pour la jurisprudence, ce texte renferme à l'encontre du gardien de la chose une présomption de faute ; pour un certain nombre d'auteurs, il serait exclusif de l'idée de faute, s'appuierait sur une obligation légale que la loi aurait imposée par voie d'autorité, s'expliquerait par l'idée moderne et économique du risque créé.

Les solutions ont précédé en netteté les théories juridiques, et la doctrine n'a guère fait jusqu'ici que suivre les décisions intervenues et en coordonner les éléments divers. Toujours timide en théorie, scrupuleuse de conserver les dehors d'une fidélité parfaite aux textes de nos lois et aux intentions des législateurs, la jurisprudence n'a pas abandonné encore l'idée classique de la faute aquilienne ; « la responsabilité que proclament les décisions précitées est encore une responsabilité subjective, au moins en apparence, et toute la nouveauté de ses solutions réside dans le déplacement de la preuve à l'aide d'une présomption défavorable au gardien, dans la substitution de la faute présumée à la faute prouvée ».

« Cette construction très superficielle présente, pour la jurisprudence, dit M. Jossierand, le précieux avantage de ménager une transition entre la thèse ouvertement subjective et la thèse franchement objective du risque créé ; si faible qu'en puisse être la valeur scientifique, elle a du moins ce résultat indéniable, et très heureux à notre avis, de porter un coup décisif à la notion de la faute aquilienne qui, exclue de la partie positive de la preuve incombant au demandeur en indemnité, perd à peu près toute réalité pratique pour n'être plus qu'une survivance presque inoffensive du passé : *vacuum et superfluum verbum*. »

Une doctrine, qui a fait déjà un certain nombre d'adeptes, s'appuyant sur ce que la jurisprudence aurait sacrifié la logique à ses craintes, prend à son tour les devants, répudie toutes demi-mesures, toutes opinions de transition plus ou moins contradictoires, jette franchement le masque et, dépouille enfin la théorie de la responsabilité du manteau traditionnel de la faute devenu trop étroit pour l'englober sous toutes ses faces. En dégagant nettement les principes qui ont inspiré tous ces efforts qu'elle synthétise, en en précisant, en en formulant les conséquences, en lui servant d'éclaireur et d'auxiliaire, cette doctrine ne désespère pas d'entraîner la jurisprudence à se référer courageusement et ouvertement aux principes qui commandent ses solutions et à donner enfin droit de cité à la théorie pleine d'avenir qui base la responsabilité sur le Risque.

Que l'on envisage donc soit la responsabilité du fait personnel ou du

fait d'autrui comme nous l'avons fait dans ce titre, soit la responsabilité du fait des choses, comme nous l'avons fait dans cet Appendice, on s'aperçoit qu'un double courant parallèle a emporté doctrine et jurisprudence, et que, de part et d'autre, la notion de la faute était devenue trop restreinte. Elle ne suffisait plus à expliquer toutes les solutions ; aussi ne faudra-t-il pas s'étonner de voir que, de part et d'autre, affranchissant l'idée de responsabilité de l'idée de faute, on s'efforce de substituer la notion du risque à la notion de la faute. C'est par la responsabilité du fait des choses qu'a commencé l'évolution et c'est en cette matière qu'elle se trouve la plus avancée, puisqu'on a réussi à enlever à l'article 1382 la réglementation des dommages causés par les choses inanimées. Mais déjà on essaie de refouler plus encore la notion subjective de la faute aquilienne en s'attaquant franchement à la base même de la théorie régnante, en répudiant l'idée que la faute serait le principe de la responsabilité du fait d'autrui et du fait personnel. Après s'être ainsi débarrassé de toute entrave gênante, on s'efforcera de fusionner l'ensemble de ces résultats voisins et harmoniques, dans une théorie unique, qui sera la théorie du risque professionnel appliquée au voiturier.

TITRE DEUXIÈME

THÉORIE DU RISQUE

Devant les hésitations et les incertitudes dont nous venons de tracer le tableau et que beaucoup jugeaient funestes aux victimes, frappés de la dureté de quelques décisions qui laissaient des malheureux sans recours, et enhardis par d'autres, sous la poussée des nécessités pratiques et dans le but de rendre le voiturier responsable de plein droit dans la plus large mesure possible, quelques auteurs — et ils prétendent avoir avec eux plusieurs tribunaux — n'ont pas hésité à rompre avec la tradition, à abandonner la notion de la faute qui, pendant trois quarts de siècle après le Code civil, avait été regardée comme un dogme inviolable, pour accorder en dehors d'elle aux victimes ce qu'on ne pouvait concilier avec elle.

Ils ont cessé d'envisager la responsabilité dans l'auteur du fait, — certains diraient subjectivement, — pour ne la plus considérer que dans le fait lui-même, — objectivement. A l'enquête subjective, faite en la personne de l'auteur direct ou indirect du dommage, à l'appréciation portée sur sa conduite, ils ont substitué la constatation purement matérielle d'un fait, la recherche d'un simple rapport de causalité, dépassant ainsi en sévérité la notion de faute et étendant dans une large mesure la responsabilité traditionnelle de l'auteur d'un dommage.

Qu'est-ce donc que ce risque, par lequel on remplacera la faute ?

Par rapport à l'individu, c'est le dommage possible, avec une idée d'incertitude et d'inévitable. Or, chaque acte, quelque simple qu'il soit, entraîne avec lui la possibilité de dommages, comporte donc des risques. Mais, plus il est complexe, général, étendu, plus aussi sera étendue la possibilité des risques.

Dans le domaine juridique, on ne tient pas compte de la simple possibilité d'un dommage ; on s'en tient aux suites du risque réalisé pour se demander alors à quelle personne sera attribué ce risque.

Pour déterminer qui supportera le dommage, la loi recherche à quelle activité l'acte pourrait être rattaché, et fait supporter le préjudice causé à l'auteur de cet acte (1).

Dès lors, on aperçoit aussitôt ce qui distingue les théories nouvelles des théories anciennes.

(1) Voir ces propositions développées dans Teisseire, *op. cit.*, p. 114 à 118.

En principe, le risque était pour celui qui le subissait ; seule une faute de l'auteur pouvait déplacer la charge d'un dommage. Ici, au contraire, le risque est pour celui qui l'a créé ; la victime ne le subira plus que lorsqu'on ne pourra rattacher le dommage à aucun acte qui en soit la cause.

Voilà, très généralement, le principe de la théorie du risque.

Mais, pour pouvoir l'adopter, il fallait d'abord débayer le terrain, se débarrasser de la faute.

« Le seul domaine où ce mot ait un sens très net, dit à cet effet M. Teisseire (1), est le domaine de la morale, et si l'on veut, celui du droit pénal... Mais du moment où la faute fut transportée dans le domaine civil, on devait se trouver en présence de notions illogiques et contradictoires... On parvint assez vite à distinguer qu'en droit civil, on ne pouvait plus parler de peine et qu'il s'agissait seulement de réparation, d'indemnité. Mais alors, l'étendue de cette réparation devait se mesurer non plus par rapport à l'auteur, à sa culpabilité, mais seulement par rapport à la victime, au dommage... C'était faire surgir la première contradiction. Faire supporter la même indemnité à toute faute, qu'elle soit lourde ou qu'elle soit légère, grave ou insignifiante, cela découle naturellement du point de vue civil et cependant cela paraît illogique et choque le sentiment de justice le plus élémentaire. C'est si choquant même que bien des partisans de la théorie de la faute, tout en restant fidèles en principe à la réparation intégrale, ont souhaité établir des nuances dans l'étendue de cette réparation et ont même proposé des expédients pour les introduire dans la pratique (2). »

Une autre contradiction, moins flagrante, consiste à appeler du nom de fautes des actes qui n'ont à peu près rien de blâmable en eux-mêmes. Certes, celui qui commet un dol ou même une imprudence assez grossière ne pourra trouver injuste d'être condamné à payer des dommages-intérêts considérables. Mais celui qui n'a commis qu'une faute très légère, presque imperceptible, dont l'imprudence a été celle que commet n'importe qui tous les jours, est-il vraiment à blâmer ? Il a eu moins de chance que les autres, voilà tout. Là où mille ont passé impunément, il a causé une catastrophe. Il est malheureux et non coupable (3).

Ces contradictions sont-elles au moins rachetées par la précision du critérium posé ?

Ici encore, si l'on avait voulu rester d'accord avec l'idée originale, une règle logique s'imposait : c'était de se placer à un point de vue

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 82 et suiv.

(2) Ihering, *De la faute en droit privé*, p. 61 ; Laurent, *Principes de droit civil*, t. XX, n° 530 ; Sourdat, *Traité de la responsabilité*, t. I, n° 659 ; Willems, *op. cit.*, *Revue générale*, 1895, p. 128 ; Demolombe, t. XXXI, n° 462.

(3) Salcilles, *Les accidents du travail et la responsabilité civile* (Paris, 1897), n° 4.

purement subjectif, et de faire dans chaque espèce une appréciation de la conduite de l'auteur, appréciation parfaitement spécialisée, quant à sa personne et quant aux circonstances extérieures.

Mais la grande majorité des interprètes l'ont repoussée comme incompatible avec la généralité et la fixité que doit présenter une règle juridique.

Et alors on a proposé le système hybride qui consiste à apprécier la conduite de l'individu, non plus en elle-même, mais en la comparant à la conduite qu'aurait tenue un être idéal, un type abstrait, une espèce d'homme modèle. C'est ce qu'on a appelé la faute appréciée *in abstracto*.

Mais on s'était flatté vainement de supprimer toute incertitude et toute indécision. « Certes, — dit toujours M. Teisseire —, la détermination de la faute ne variera plus avec l'individu en cause, ce qui la rendra moins juste ; mais elle variera avec chaque espèce, avec chaque juge, avec la conception qu'il se fera du « bon père de famille », d'après sa propre tournure d'esprit, les courants d'opinion publique, les nécessités pratiques, les circonstances mêmes de la cause, qui rendront la victime plus ou moins intéressante et la condamnation plus ou moins urgente (1), ce qui la laissera tout aussi imprécise. »

De multiples tentatives ont été faites pour rendre la notion de la faute parfaitement nette, précise, et profondément juridique. Elles devaient naturellement tendre à rapprocher la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, et ont abouti aux théories de l'unité de la responsabilité. Très vivement combattues, comme ne répondant pas à une analyse approfondie de la notion de faute, elles ont eu, au contraire, sur le développement de la théorie du risque une influence que nous verrons bientôt.

Il ne faut pas entendre psychologiquement comme faute le fait par une personne d'accomplir un acte qui a été dommageable après avoir réfléchi que ce dommage pouvait être produit par cet acte.

Il ne suffirait pas encore que, l'acte ayant été très spécial, cette prévision soit devenue une quasi-certitude.

Il ne suffit même pas toujours qu'il y ait adaptation parfaite de la volonté au dommage causé (2).

Ces trois cas comportent les mêmes éléments, variant seulement en intensité.

En dehors d'eux, « le seul cas parfaitement net, le seul où la volonté

(1) Voir Bosc, *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil* (Montpellier, 1901), p. 161-192, où sont mises en lumière les influences contingentes qui modifient la conception de l'acte illicite.

(2) Tel serait le cas du capitaine de navire jetant des marchandises par dessus bord pour sauver son navire.

se soit parfaitement approprié le dommage est celui de la faute intentionnelle ».

« Toute faute non intentionnelle est mêlée de risque, comporte de l'aléa ; tout risque comporte un certain degré de faute : avoir agi malgré la prévision d'un dommage. Il faudrait donc faire varier l'étendue de la responsabilité avec l'adaptation de la volonté au dommage », sans pouvoir, en justice, la supprimer, sans avoir aucune raison plausible d'arrêter à un certain moment la responsabilité, lequel moment serait forcément arbitraire. D'où vient donc que les « auteurs traditionnels s'arrêtent au milieu de la série et croient légitime de dire à un moment donné : là commence la faute, là finit le risque ? C'est qu'un élément moral a compliqué le problème. C'est qu'il y a un moment où l'acte s'est assez spécialisé, où le risque est devenu assez certain pour qu'on ait eu tort d'agir quand même. A ce moment-là, le bon père de famille se serait arrêté, il n'aurait pas passé outre. Ce qui distingue le fait fautif du fait ordinaire, c'est que, tous deux étant des faits de volonté, le premier seul est un fait de volonté coupable. La faute est donc un fait répréhensible au point de vue de la morale. Comme la morale est chose peu nette, comme l'appréciation du type idéal varie avec chaque juge, comme le point de vue moral doit être mis en dehors des questions d'intérêt, les auteurs nouveaux ont rejeté la faute (1). »

De tout cela on conclut qu'il n'y avait philosophiquement pas grand dommage à s'en détacher. En équité, « un sentiment très profond de justice sociale militait en ce sens ». Juridiquement, les doctrines nouvelles, « en justifiant ce sentiment, en en développant la légitimité et en cherchant à rendre la théorie conforme à ces nécessités pratiques, dont s'inspirent par dessus tout leurs auteurs », ont abouti ainsi à un « critérium moins variable, plus conforme au droit civil ». Pratiquement enfin, elles arrivent à une formule moins rigide que la formule traditionnelle et plus apte à « se plier sans déformation aux exigences de la vie sociale ».

Il ne restait donc plus qu'à faire passer ces idées fondamentales du domaine de la théorie pure dans celui du droit positif. Les efforts pour y arriver font l'objet d'un remarquable mouvement d'idées et d'une

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 122-123. — Remarquons qu'ils n'ont pas abandonné le point de vue subjectif. Au lieu de rapporter leur jugement à un type empreint de moralité, ils l'ont rapporté à un type psychologique, soucieux du seul intérêt. Au lieu du « bon père de famille », ils ont « l'homme d'affaires ». Curieux changement qui correspond bien à l'évolution des mœurs. Ils ont abandonné le point de vue moral. Ce n'est pas une théorie objective, c'est une théorie « amoral. » Teisseire, p. 123. — C'est d'ailleurs le point de vue du nouveau Code civil allemand qui, dans son article 233, substitue au type du bon père de famille, celui du loyal commerçant.

curieuse évolution de tendances qu'il nous faut exposer brièvement (1).

Les accidents du transport mettant en jeu tour à tour les trois chefs de responsabilité : fait personnel, fait d'autrui et fait des choses, nos explications devront porter sur chacun d'eux. Mais à l'inverse de ce que nous avons fait pour la théorie de la faute, nous commencerons par nous occuper des applications de la théorie du risque à la responsabilité du fait des choses, nous conformant en cela à l'ordre dans lequel sont historiquement apparus les divers progrès de la thèse du Risque.

SECTION I. — Théorie dite « de la responsabilité légale », ou encore « de la responsabilité du seul fait des choses inanimées ».

C'est dans le domaine de la responsabilité du fait des choses, et particulièrement des choses inanimées (2), que la marche vers un fondement nouveau de la responsabilité s'est produite de la façon la plus nette et la plus énergique.

« Voilà quelques années seulement, écrivait en 1900 M. Josserand (3), qu'une autre construction de la responsabilité du fait des choses inanimées s'est dégagée de la doctrine et aussi de l'œuvre législative elle-même. Sous la pression des nécessités de la vie moderne et sous l'influence d'une évolution sociale qui se poursuit toujours, un nouveau facteur de la responsabilité extra-contractuelle est apparu à côté du dol et de la faute, à savoir le risque ou, plus exactement, le risque créé qui, dans le domaine de l'industrie, revêt plus particulièrement le nom de risque professionnel. L'activité humaine, toujours en progrès, est devenue plus que jamais une source de risques qui en constituent l'inévitable rançon : n'est-il pas équitable et surtout n'est-il pas utile qu'elle soit en retour une source de responsabilité ? N'est-il pas logique que celui qui accomplit une action, même parfaitement licite et pure de toute faute, et qui en recueillera les résultats heureux, prévus ou imprévus, ordinaires ou fortuits, en supporte également et

(1) On nous permettra d'être, sur ces systèmes qui ne sont guère encore que d'ingénieuses et hardies constructions, moins prolige que sur ceux qui étaient une réalité vécue au Palais. Il n'y a que des opinions individuelles d'auteurs et dont les développements sont encore très confus ; nous nous bornerons donc aux généralités.

(2) Nous laissons de côté pour le moment le fait de l'animal ou du bâtiment, à cause des articles spéciaux qui régissent ces deux hypothèses, et pour étudier la source juridique que l'on assigne à la responsabilité inscrite dans l'article 1384, d'où a été dégagée toute la théorie de la responsabilité directe du fait des choses.

(3) Josserand, note D. 1900.2.292, 2^e col.

par une juste réciprocité toutes les conséquences dommageables, fussent-elles imméritées ? Lorsqu'une force cause un préjudice matériel ou moral aux personnes qu'elle rencontre sur son chemin, n'est-ce pas à celui qui l'a déchainée dans son propre intérêt qu'il appartient de répondre définitivement du dommage causé plutôt qu'à la victime qui, totalement étrangère à cette force, en a subi passivement le choc ? Une telle solution ne constitue pas, quoi qu'on ait dit, une atteinte aux initiatives, une entrave à l'action ; elle se borne à rattacher l'effet à la cause, à rendre celle-ci responsable de celui-là et, en faisant ainsi passer dans le domaine juridique la règle qui gouverne souverainement le monde matériel comme le monde intellectuel, elle glorifie bien plutôt l'action dont elle met en valeur toute la haute signification sociale ; elle oppose à la vieille formule individualiste « pas de responsabilité sans faute », faite pour les hommes vivant isolés ou n'ayant que des relations peu fréquentes, une conception sociale répondant aux besoins de nos sociétés modernes si agissantes, écartant les recherches subjectives toujours délicates et traitant l'homme non pas comme une individualité abstraite, mais comme une unité sociale : c'est la notion du risque créé qui s'oppose à celle de la faute ; c'est la théorie objective qui menace et qui a déjà profondément entamé la théorie subjective traditionnelle. »

Après l'exposé des motifs, la formule : Lorsqu'un dommage est causé véritablement par notre chose, nous sommes toujours et nécessairement tenus de le réparer quand bien même on ne pourrait songer à nous reprocher aucun acte illicite, aucune omission coupable, car notre responsabilité puise sa source, non pas dans une faute délictuelle ou contractuelle, mais bien dans la loi ; le demandeur en indemnité n'a donc à administrer qu'une preuve généralement toute faite, celle d'un rapport de cause à effet entre notre chose et le préjudice souffert.

Encore faut-il que l'accident soit réellement arrivé par le fait de la chose, comme nous l'avons expliqué déjà, sans qu'il suffise que la chose y ait joué un rôle quelconque, qu'elle s'y soit trouvée mêlée plus ou moins directement, ce qui exclut en première ligne la force majeure ou la faute de la victime (1).

Cette théorie est le dernier terme d'une évolution dont nous avons tracé plus haut les premières étapes ; nous avons dit alors comment, par un élargissement progressif des théories déjà existantes, on était arrivé à détacher la responsabilité du fait des choses de la notion trop envahissante de la faute délictuelle telle qu'elle résulte de l'arti-

(1) Sur le rapport exact de cause à effet exigé, voir une note de M. Esmein, S. 97. 1.19, 1^{re} col.

de 1382, exigeant non seulement l'existence d'une faute, mais encore la preuve de cette faute.

Nous avons vu comment on a dispensé le demandeur en indemnité de prouver la faute de son adversaire, propriétaire de la chose ; comment, sous l'impulsion des nécessités de la pratique, était née l'impossibilité pour le propriétaire d'échapper à la responsabilité en prouvant qu'il n'a commis aucune faute ou négligence.

C'est par une dernière transformation, hardie en théorie, que quelques auteurs, mus par un souci de logique, iront jusqu'à détacher cette responsabilité de la notion même de faute pour la faire découler directement de la loi.

Le gardien de la chose par qui a été causé le dommage doit toujours le réparer : cette responsabilité directe et sans preuve de faute était admise déjà. L'innovation a consisté à donner à cette responsabilité un fondement juridique nouveau que l'on a placé dans une obligation légale fondée sur une idée de justice sociale.

On a démontré jusqu'ici que la théorie qui fait reposer la responsabilité directe du fait des choses sur une obligation légale est l'aboutissant logique de la jurisprudence et qu'elle était depuis longtemps contenue implicitement dans des décisions qui, par un procédé essentiellement conservateur, afin de se réserver une base traditionnelle et une allure classique, s'étaient bornées à substituer explicitement à la faute démontrée la faute simplement présumée, à la réalité la fiction ; il fallait établir aussi qu'elle était fondée en droit.

Il en est, comme M. Josserand, qui vont jusqu'à soutenir qu'elle se trouve contenue dans le Code civil lui-même (1).

Mais il serait au moins étrange que le législateur ait établi un principe de responsabilité du fait des choses tout à fait étranger à l'ancien droit français (2), et cela, à mots couverts, sous une rubrique et dans un chapitre consacré à la théorie de la faute délictuelle dont ce principe serait la négation. Les travaux préparatoires sont une preuve péremptoire de la fausseté de cette prétention (3), et nulle part le

(1) « Le législateur nous a présenté dans un désordre critiquable, mais évident, deux théories bien distinctes : celle de l'obligation délictuelle et celle de l'obligation née de la loi. » Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 53.

(2) Bourjon, *Droit commun de la France*, liv. VI, titre II, ch. VI et VII.

(3) Voici, par exemple, ce que disait le tribun Tarrible devant le Corps législatif : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un. S'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances. » Fenet, t. XIII, p. 488. — Quant à certaines phrases isolées qu'on a fait valoir en sens contraire, telles que celle-ci : « En thèse générale, rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre. » Fenet, t. XIII, p. 477, extraite du rapport de Bertrand de Greuille au Tribunat, il n'y faut voir que des généralisations faites à la légère, compréhensibles par le peu de souci qu'on avait d'éviter

texte du Code ne dénote chez ceux qui l'ont écrit pareille mentalité ; en réalité, ils n'ont même pas prévu que ces théories seraient un jour soutenues.

Ce qui a été dit avec plus de vérité, c'est que le Code « contient en germe l'idée nouvelle » (1). Il s'agissait donc de la faire fructifier.

Une méthode nouvelle, appliquée à l'interprétation juridique, a permis cette fécondation.

La méthode traditionnelle avait la superstition du texte et de la volonté du législateur, comme s'il n'y avait de solution certaine que dans la loi écrite, et si la loi écrite suffisait à résoudre toutes les difficultés imaginables.

Lors donc qu'il se présentait une espèce pour laquelle le législateur n'avait pas donné de solution précise ou qu'il n'avait pas prévue, les interprètes ne pouvaient appuyer leur argumentation que sur des textes et devaient, par un merveilleux échafaudage de raisonnements juridiques, avec le secours de la tradition, des travaux préparatoires, de l'esprit de la loi, d'analogies, adages et brocards divers, dégager des solutions d'espèce posées par le législateur, l'idée dominante qui, sans avoir été exprimée, les avait dictées. Une fois en possession de cette pierre de touche, on tranchait les difficultés, on expliquait les textes obscurs, et on se ralliait aux solutions auxquelles logiquement, le législateur aurait abouti s'il avait prévu le point délicat sur lequel il était resté muet.

Abstraite et déductive, cette méthode avait de précieuses qualités : conforme à notre besoin intellectuel d'harmonie et de logique, elle écartait l'arbitraire des interprétations.

Elle est en butte cependant depuis plusieurs années à de très vives critiques.

Le législateur, en effet, fait autre chose que concevoir des théories juridiques dont il fixe en textes immuables les principales applications pratiques. Son rôle est d'appliquer, d'adapter aux contingences locales et temporaires, en se conformant aux besoins moraux et économiques de telle nation et de tel siècle, les principes de justice naturelle, dont il modifie suivant ces besoins la formule idéale et suffisamment souple.

Dès lors, dit-on, cette méthode, suffisante « tant que la société ne s'éloigna pas trop de l'état qu'elle présentait en 1804, les conditions à peu près identiques dictant les mêmes solutions », ne l'est plus, au-

une confusion avec une théorie que l'on ne soupçonnait pas, et par la généralité qu'on voulait introduire dans la théorie de la faute, en rejetant les divers chefs que comportait la loi Aquilia pour englober toute faute quelconque. Mais, ainsi isolées et lues avec notre mentalité juridique moderne, ces propositions dépassent certainement les principes alors incontestablement admis.

(1) Planiol, *Traité*, t. II, n° 929.

jourd'hui que l'état social est très différent de celui pour lequel le Code civil a été rédigé. Au point de vue moral, les idées et les mœurs ont évolué ; les aspirations générales de l'esprit se sont modifiées ; au point de vue économique, de nouveaux besoins se sont fait jour, des situations nouvelles sont apparues, tandis que le Code de 1804 restait le même dans son texte et dans son esprit.

Ce Code ne contient donc plus tout le droit ; pourquoi s'obstiner à appliquer à des situations modernes, des idées vieilles de près d'un siècle, au risque bien souvent d'étendre un texte au point de lui faire résoudre des difficultés que ses termes ne visaient nullement, auxquelles le législateur n'avait pas songé et que certainement il n'aurait pas résolues de cette façon s'il avait été en présence des contingences modernes.

Ce procédé n'a donc pas la rigueur scientifique qu'au premier abord on serait tenté de lui attribuer (1) ; il est en désaccord avec la réalité même qui fait du droit une science, non pas abstraite et immuable, mais pratique et continuellement en évolution, et qui ordonne de tenir compte de ces changements produits dans les objets du droit.

La distance s'est accentuée entre la loi, l'esprit du Code civil d'une part, la « réalité sociale, avec toute la complexité et la richesse de ses points de vue » d'autre part.

Quand la volonté du législateur est formelle, on ne peut rien contre les inconvénients et l'anachronisme des solutions, et il importe de sauvegarder ce qu'on appelle l'omnipotence de la loi.

Mais, partout où elle ne l'est pas et où l'interprète se trouve en face d'une difficulté inéluctable, placé « entre un texte et une situation également respectables, mais inconciliables par les procédés traditionnels, plutôt que de sacrifier la réalité à la théorie, on a cherché si les procédés ne pouvaient être changés et l'on a posé la question de la méthode » (2). Au lieu de rechercher quel principe abstrait et figé domine la matière, au lieu d'exhumer les idées du législateur et de partir d'une idée *a priori* pour en faire découler certaines conséquences, on se préoccupera de constater le résultat à atteindre suivant le but de la loi, et d'élever sur cette base la théorie juridique qui le satisfera. Or, s'il est vrai qu'en matière de contrats, on recherche avant tout l'intention des parties, en matière de dispositions d'ordre public, on recherche la solution la plus en harmonie avec l'évolution sociale du pays.

« Le Code civil, écrit M. Sauvaire-Jourdan, n'est pas un livre de droit révélé pouvant servir, immuable, à des conditions sociales sans

(1) V. Saleilles, *Ann. dr. comm.*, 92.2.287 et suiv., spéc. p. 290, n° 4.

(2) Teisseire, *op. cit.*, p. 133-134.

cesse en voie de changement ; un Code ne doit être qu'un point de départ... » (1).

Mais on ne rompt pas en visière avec une tradition aussi enracinée sans difficultés et sans hésitations.

Les premiers auteurs qui essaient de justifier l'œuvre créatrice que l'on demande désormais à la doctrine et à la jurisprudence, gardent encore la superstition du texte. Pour eux, toute solution doit s'appuyer sur la loi écrite. Ils vont cependant au delà du Code civil et donnent « une plus large satisfaction à la justice et à l'utilité sociale » en ne s'inquiétant plus de ce que l'auteur du texte a voulu exprimer, par les mots dont il s'est servi. Mais, décomposant tout article de loi en trois éléments : la décision législative, la théorie juridique qui l'a inspirée et la relie à d'autres décisions, les motifs économiques et moraux qui l'ont déterminée, ils ne voient d'obligatoire que le premier de ces éléments, la décision législative (2) ; et dès lors, ils n'empruntent au Code que sa lettre. Puis, la plaçant au milieu des besoins modernes, ils cherchent à glisser sous ces mots les conceptions propres de leur esprit, et ainsi font dire à un texte de 1804 ce qui convient en 1905, tout comme si ce texte venait d'être édicté.

On ne s'en tiendra pas longtemps là. Constatant combien ce système est bâtarde, peu franc et peu juridique, on s'attaquera directement à ce « préjugé que la loi écrite couvre et contient tout le droit ». Un texte clair est inviolable, mais il s'impose à l'exclusion de toutes les suppositions dont on l'entoure ; à son défaut les sources du droit sont la coutume et la libre recherche scientifique (3).

Quand donc l'interprète aura déterminé le sens de la loi et sa portée, se gardant bien d'étendre de quelque manière que ce soit la pensée du législateur, un vaste champ restera ouvert à sa libre recherche. Il aura précisé ce que veut la loi ; pour le surplus, il s'inquiétera de ce que veut la justice et l'utilité sociale, et appliquera la solution qu'il aura ainsi trouvée. « Ce qui est juste, la conscience, le sens intime de l'équité le fait entendre. Ce qui est utile, l'examen de l'état social et économique, l'étude de ses exigences pratiques aide à le trouver (4). »

(1) Sauvaire-Jourdan, *Revue du droit public et de la science politique*, 1897. 1. 346-353.

(2) Pisier, *De la responsabilité du fait des choses*, Paris, 1899.

(3) L'instigateur de ce système a été M. Saleilles : *Revue internationale de l'enseignement*, 90.1.482 et suiv. ; 91.2.39 et suiv. ; *Annales du droit commercial*, 91.2.219 et suiv. ; 92.2.287 et suiv. ; 97.2.46 et suiv. ; *Les accidents de travail et la responsabilité civile*, p. 47 ; note D. 97.1.434. — Cf. encore : un article dans la *Réforme sociale*, 16 décembre 1902.

(4) Sans qu'il faille dédaigner aucun moyen d'observation. C'est ainsi que M. Saleilles recommande à l'interprète, en s'inspirant des besoins du moment, de se rappeler : qu'il y a « dans tout développement social des besoins de justice et de morale universelle à satisfaire (*Annales de droit commercial*, 1892. 2. p. 293) ; que,

Quand, avec le secours de ces deux facteurs, l'interprète sera arrivé à fixer une formule, il laissera à cette formule son indépendance propre et se bornera à la juxtaposer à la formule de la loi (1).

La solution qu'il aura ainsi découverte sera légitime aux yeux de la méthode nouvelle, pourvu que « rien dans le Code ne s'oppose à son adoption », tandis que la méthode traditionnelle l'aurait rejetée toutes les fois que « rien dans le Code ne pouvait faire supposer qu'elle soit admise » (2). Ce qui s'explique de soi-même puisqu'auparavant, on recherchait avant tout l'intention du législateur, tandis que maintenant, le but poursuivi est tout, et qu'on y adapte la théorie juridique nécessaire pourvu qu'aucun texte du Code ne s'oppose au résultat de fait.

Ce procédé est fécond en solutions malléables et répond à tous les progrès qu'on peut lui demander, puisqu'au lieu de partir des conceptions désormais immuables du législateur, il part de la constatation des faits qui forment la trame de la vie sociale et reste en communication perpétuelle avec elle. Il n'est donc plus besoin d'aucune subtilité pour satisfaire ainsi aux besoins actuels : sans jamais empiéter sur le domaine que le législateur s'est réservé, et sans jamais admettre de solutions qui soient inconciliables avec ses prescriptions, on trouve dans cette heureuse juxtaposition le moyen de donner au droit écrit la souplesse et l'élasticité qui en font un organisme vivant, un droit vraiment humain et lui permettent, sous l'influence des changements économiques et sociaux, de se plier sans cesse aux exigences des faits à travers les mouvements des sociétés et les fluctuations historiques des peuples, on évite un recours souvent nécessaire à l'intervention toujours lente et pleine de périls du législateur (3).

Ces deux méthodes nouvelles ont été appliquées à l'interprétation des articles 1384 et suivants, et ce sont leurs conceptions qui ont per-

« pour interpréter un Code de droit civil il faut surtout faire du droit public pour connaître et savoir apprécier ce qui est dogme intangible ne pouvant être modifié que par une loi, et de l'économie politique pour apprécier parmi les solutions d'ordre économique, dans quelle mesure elles peuvent et doivent se plier aux modifications de l'économie sociale » (*Ibid.*, 1897, p. 48) ; que même pour l'interprétation d'une législation spéciale, il ne faut pas négliger les « données générales du droit comparé, qui doit fournir, en se combinant avec les traditions de chaque pays, le point d'orientation vers lequel doit se diriger l'interprétation juridique, si peu que les textes lui laissent une certaine liberté d'allure » (*Ibid.*, 1891, p. 219).

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 136.

(2) Voir, à ce sujet, les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu, au Conseil d'Etat, sur l'arrêt du 21 juin 1895, S. 97.3.35. — *Contrà* : Critique de M. Esmein, S. 98.1.66.

(3) M. Gény a magistralement développé cette thèse en 1899, dans un ouvrage intitulé : *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif* (Paris, 1899). — Cf. aussi : Ed. Lambert, *Une réforme nécessaire des études de droit civil* (Paris, 1900).

mis de donner une base législative à la théorie de la responsabilité légale du fait des choses.

Déjà, les auteurs avaient découvert dans les textes, une responsabilité directe du fait des choses, mais le législateur, en l'édicant, ne s'était pas expliqué sur le fondement qu'il lui attribuait.

Sans se demander quelle a pu ou quelle aurait pu être sa théorie, mais en recherchant simplement quel est le produit normal de l'évolution du droit, on prétend que c'est la théorie de l'obligation légale, à laquelle toute idée de faute est indifférente. Pour les uns, tout est fini par cette constatation ; mais il n'est pas encore admis qu'on puisse à ce point se détacher des textes, de telle sorte que, pour la plupart, il reste à glisser cette théorie sous les textes du législateur de 1804.

C'est ce que fait, par exemple, M. Josserand, dans son intéressante monographie sur la « Responsabilité du fait des choses inanimées ».

Le point de départ de son argumentation est que, d'après les textes, le fondement juridique de la responsabilité des choses ne saurait être la faute.

Il faut, dit-il, refuser toute importance à la constatation que l'article 1384 se trouve dans le chapitre des quasi-délits, car la plupart des dispositions contenues dans ce chapitre sont incompatibles avec la notion de faute :

Il y a bien des cas où la responsabilité des maîtres et des commettants ne s'explique pas par l'idée de faute (1). Ils ont beau s'entourer de toutes les références, de toutes les précautions possibles, un domestique ou un proposé qui présentait à son entrée en service toutes les garanties désirables d'expérience, de savoir et de probité peuvent très bien, à un moment donné, commettre une faute délictuelle ; le maître, quoiqu'il ait bien choisi et surveillé son préposé, en serait pourtant responsable et par une présomption invincible ! Il serait plus bizarre encore de reprocher aux communes et aux établissements publics, qui souvent n'ont pu choisir librement leurs préposés, une faute lorsqu'ils sont condamnés comme civilement responsables de ces préposés. Voilà assez prouvé que la responsabilité des maîtres et des commettants se base sur la notion plus large d'obligation légale (2).

(1) L'article 1384, 5^e alinéa, — auquel nous avons fait allusion déjà — réserve la preuve contraire aux pères, mères, instituteurs et artisans, et passe sous silence les maîtres et commettants. On en conclut presque unanimement que, contre ces derniers la présomption est absolue. Il y a d'ailleurs là une solution traditionnelle : Pothier, *Traité des obligations*, 1^{re} part., ch. I, sect. II, § 2 ; Bourjon, *Le droit commun de la France et la Coutume de Paris*, liv. VI, tit. III, ch. VII, sect. II. — En sens contraire cep. : Dhorne, *De la responsabilité civile qui incombe à une personne à raison du dommage causé par une autre* (Paris, 1898), p. 48. — M. Dhorne cite M. Weiss, à son cours.

(2) « La responsabilité civile des personnes morales se fonde sur la loi et non sur

Quelle faute a commis le propriétaire expérimenté et prudent d'un cheval de tempérament paisible, qui, effrayé par un bruit insolite, s'emballe et renverse un passant ? Et cependant, l'article 1385 s'applique.

Un mur a été construit par un architecte renommé ; mais il présentait un vice de construction occulte ; il s'effondre et écrase un passant. Le propriétaire tombe sous le coup de l'article 1386, et cependant, il s'est comporté en propriétaire vigilant.

La faute n'explique donc pas tout (1). Pourquoi expliquerait-elle l'article 1384, 1^{er} alinéa, puisqu'il peut aussi bien se faire que l'accident ait déjoué toutes les prévisions humaines, et que le propriétaire qui n'a commis aucune faute, pas même la négligence la plus légère, soit déclaré tenu du dommage, la cause exacte étant demeurée inconnue ou se rattachant à son activité. Mais, objectera-t-on, la faute est l'hypothèse normale, que le législateur a généralisée.

En ce cas, répond M. Josserand, « il fallait réserver au propriétaire la preuve contraire ; si la notion de faute est le seul fondement de la responsabilité, celle-ci doit disparaître en même temps que celle-là : l'effet ne peut excéder la cause ». Toute « obligation qui a son fondement supposé dans une présomption de faute invincible découle en réalité, non pas de la faute, mais de la loi, car la loi seule peut affirmer l'existence d'une obligation en dehors de tout contrat et de tout délit ». « Une présomption irréfragable n'est pas autre chose qu'une règle de droit mal dissimulée sous le voile d'une règle de forme : de même que les présomptions sur le fondement desquelles on annule certains actes cachent de véritables nullités, ainsi les présomptions à l'aide desquelles on accorde une action, masquent une obligation née de la seule volonté du législateur ».

Mais cette présomption de faute n'est qu'une création doctrinale, car aux termes de l'article 1352, une présomption légale n'est absolue que lorsqu'elle sert à annuler certains actes ou à dénier l'action en justice : or, elle tendrait ici à créer une obligation, et donc, conclut M. Josserand, ou l'article 1384-1^o établit une présomption *juris tantum*, ce que nous avons déjà démontré inexact, ou il ne peut s'expliquer que par la création d'une obligation légale, ce qui est la vérité.

une faute. L'article 1384 déclare les maîtres et commettants, quels qu'ils soient, civilement responsables et c'est là une obligation légale qui incombe à toute personne, physique ou morale, dès qu'elle se trouve dans la situation prévue par la loi. » Garraud, *Traité du droit pénal français*, t. II, p. 13.

(1) Si on s'en était tenu à la méthode traditionnelle, recherchant ce qu'a voulu le législateur, on aurait indéniablement abouti à cette conséquence qu'il n'a pas eu en vue dans ces articles autre chose que la faute : ce qui résulte, pour l'article 1384-5^o, de l'histoire de la confection de ce passage, et pour l'article 1386, des mêmes travaux préparatoires. — Voir Pisier, *op. cit.*, nos 69 et 72.

Le gardien de la chose doit donc être déclaré responsable de plein droit, en dehors de toute faute présumée ou prouvée.

Ceci ne nous dit pas encore sur quel fondement la loi appuie cette obligation puisqu'elle se sépare de la faute.

S'il fallait en croire le tribunal de l'Empire d'Allemagne (1), la loi la rattacherait indissolublement à la propriété. La responsabilité du dommage causé par la chose, expose-t-on pour justifier cette opinion, est une suite nécessaire du droit de propriété ; le propriétaire de cette chose est responsable *ob rem* en sa seule qualité de propriétaire, et abstraction faite de toute idée de faute relevée à sa charge ou même présumée contre lui, des dommages que sa chose peut causer à autrui. Loin d'être un pur profit, la propriété « impose à son titulaire un risque permanent », justifié par cette idée d'équité que, retirant les avantages de son bien, il doit à titre de contre-partie, de charge naturelle, indemniser autrui si la chose dont il jouit ainsi lui cause un préjudice. Qu'il s'agisse de choses animées ou inertes, le dommage causé par une chose quelconque devrait être considéré comme causé par le propriétaire lui-même. Mais, si cette fiction était exacte, il s'agirait d'un fait personnel, et ce serait le droit commun de l'article 1382 qu'il conviendrait d'appliquer. D'ailleurs une explication aussi étroite est condamnée sans appel par le texte si large des articles 1384 et 1385 qui déclarent responsable, non le propriétaire, mais le gardien ou l'usager. « Un tel point de vue, injuste et anti-économique, n'est nullement celui auquel se sont placés les promoteurs de la théorie qui ont vu dans la responsabilité la contre-partie naturelle de l'autorité et du profit, la rançon d'une maîtrise effective sur la chose et non d'un pouvoir purement juridique » (2).

La source d'où le législateur fait découler la responsabilité du fait des choses est plus économique que juridique : c'est le risque. « La notion du risque éclaire en effet d'une vive lueur la disposition de l'article 1384-1^o : il est tout naturel que la loi ait mis les dommages causés par une chose à la charge de celui qui s'en servait, qui en avait la garde : à la notion économique du gain, du profit, doit correspondre la notion juridique de la responsabilité : *ubi emolumentum, ibi onus esse debet* ; le législateur se sépare de la morale pour puiser ses inspirations de préférence dans l'économie politique ». Si dans l'article 1384-1^o, où il n'est aucunement question de faute, soit prouvée, soit présumée, la seule garde d'une chose, animée ou non, est présentée comme une source d'obligations, si, par suite, la responsabilité y est libérée de tout élément subjectif, c'est que ces solutions sont inspirées

(1) Dans une décision du 11 décembre 1885, qui reconnaît explicitement le caractère purement légal de l'obligation née du fait des choses, S. 87.4.18.

(2) Jossérand, note D. 1904.2.257.

par une idée de risque. « Lorsqu'un individu introduit dans la société une machine dangereuse, un animal méchant, il crée pour ceux qui l'entourent un péril dont il doit répondre, dont il est garant indépendamment de toute faute spéciale par lui commise : la loi le constitue son propre assureur à raison des risques auxquels il a donné naissance » (1). « C'est, dit M. Labbé (2), sous sa responsabilité que l'on introduit dans l'humanité, pour son intérêt, une cause d'accidents et d'infortunes. »

M. Saleilles (3) a longuement développé cette idée : à savoir que la responsabilité du fait de l'objet a sa source, non pas dans une notion de droit, mais dans des considérations d'équité : le risque professionnel doit être mis à la charge de celui dans l'intérêt de qui fonctionne l'organisme qui l'a créé. Mais il n'applique la responsabilité du fait des choses qu'à la grande industrie, à celle qui possède un outillage mécanique compliqué.

Pourquoi restreindre cette solution équitable aux choses industrielles, dit M. Josserand, et pourquoi les autres choses quelconques n'engageraient-elles pas de même, par le dommage qu'elles occasionnent, la responsabilité de celui qui s'en sert, qui en profite (4) ? L'article 1384-1^o est conçu dans les termes les plus généraux, et, d'ailleurs, le peu de développement de l'industrie à cette époque est un sûr garant que le législateur n'a pas songé à établir pour elle des règles spéciales. En substituant à l'obligation née du fait de l'industrie, l'obligation née du fait des choses, à la notion du risque professionnel, la notion du risque créé, on évite enfin les nombreuses difficultés d'appréciation qui surgiraient sur le point de savoir si telle industrie possède un outillage mécanique suffisamment compliqué pour que la responsabilité des accidents soit régie par l'article 1384.

Les mêmes motifs se retrouvent, « quelles que soient la nature et

(1) Josserand, note D. 1900.2.293.

(2) Labbé, note S. 87.1.217.

(3) Saleilles, *Les accidents du travail et la responsabilité civile (Essai d'une théorie objective de la responsabilité individuelle)*, Paris, 1897. — Les idées qui y sont exposées avaient été esquissées, dès 1894, dans la *Revue bourguignonne de l'enseignement supérieur*, p. 647-666. Leur portée sociale a été indiquée dans la *Réforme sociale* (Le risque professionnel dans le Code civil), 1898, p. 634-667. — *Addé* : note D. 97.1.433.

(4) C'est à raison tant des dangers spéciaux inhérents à une exploitation même vigilante, que des gros bénéfices qu'elle est appelée à réaliser, que la pratique a été inclinée à étendre d'abord la responsabilité en matière de dommages causés par l'industrie : Lehr, *Traité élémentaire du droit civil germanique* (Paris, 1892), t. II, n° 1065. — A quoi l'on a ajouté que si on admet *de plano* pour les aménagements industriels une responsabilité, en la tirant de l'article 1384, c'est que la causalité est alors parfaitement nette, tandis que, à raison de l'inertie des choses ordinaires, le fait de la victime sera l'hypothèse ordinaire, et apparaîtra *a priori* comme la cause immédiate et unique du dommage.

l'importance de la chose qui a causé le dommage ; dans tous les cas, l'équité exige que les conséquences du fait des choses soient supportées par la personne qui les avait sous sa garde, qui s'en servait ».

Aucun reproche ne peut être adressé à celui qui se servait de la chose, c'est possible, mais le tiers blessé ou tué par votre chose peut aussi n'avoir commis aucune faute, et cependant, ne pas lui donner de recours, c'est lui faire supporter les conséquences de l'accident, c'est l'en rendre responsable. Tous les cas de responsabilité, nous l'avons exposé déjà, se présentent au juge sous la forme d'un choix. Chaque fois qu'un accident se produit, quelqu'un en supporte les conséquences ; si le propriétaire n'est pas tenu de réparer le dommage, la victime devra nécessairement le subir, et cette responsabilité se traduira par la perte de la vie ou de la santé, sans compensation. Dès lors n'est-il pas équitable que ce soit, non pas la victime, qui n'a rien de commun avec l'objet d'où est résulté le dommage, auquel elle était matériellement et juridiquement étrangère, mais le propriétaire ou la personne qui se servait de ces objets, était avec eux dans un rapport étroit, en retirait plaisir ou profit, qui en subisse les désagréments. « Celui qui exécute une action quelconque doit seul en supporter toutes les conséquences heureuses ou néfastes ; ... le cas fortuit, c'est-à-dire l'événement provoqué licitement par l'homme, ne peut être mis qu'à la charge de celui qui en est la cause occasionnelle. Refuser toute indemnité à la victime du fait des choses, c'est mettre les conséquences de l'accident à la charge de celui qui a joué un rôle inerte pour en exonérer celui qui, par la direction donnée à son activité, a véritablement occasionné le dommage » (1). Et cette idée maîtresse doit s'appliquer peut-être mieux encore en dehors de l'industrie ou du contrat de transport, car le tiers victime est plus complètement étranger à l'objet qui a causé le dommage, et n'en a pas retiré le moindre profit.

Ce n'est pas à dire cependant *a priori* que l'ouvrier ou le voyageur aient coopéré à l'accident et doivent en supporter les conséquences aussi bien que le patron ou le transporteur. Dans bien des cas, en effet, le voyageur, pour ne parler que de lui, est demeuré étranger à la chose, plus encore à l'accident. S'il y a eu tamponnement, « c'est l'activité de la Compagnie qui a été la cause occasionnelle de la catastrophe ; le risque a été créé, non par le voyageur qui n'a ni déterminé, ni occasionné l'accident, qui l'a subi purement et simplement, mais par l'entrepreneur de transport qui doit assumer les mauvaises chances de l'entreprise, puisqu'il bénéficie des bonnes. Il faudrait donc tout au moins distinguer suivant qu'elle exerçait ou non un pouvoir sur la chose, d'après la distinction proposée par M. Chave-

(1) Jossierand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 109.

grin... ». Mais l'article 1384-1^o, exclut toute distinction : la responsabilité du fait des choses est applicable au domaine contractuel, puisque cette hypothèse n'est pas réservée par la loi, source de l'obligation et supérieure à la volonté des parties ; une convention formelle ne pourrait l'écarter ; *a fortiori*, un contrat ne contenant aucune clause expresse d'exonération ne l'écartera-t-il pas.

Tel est, dans toute son ampleur, conclut M. Jossierand, le système de la responsabilité du seul fait des choses, appelé encore théorie du risque créé. « Sans distinguer suivant la nature des choses qui ont causé le dommage, ni suivant la situation respective du propriétaire et de la victime, il proclame que celui-là doit supporter en définitive le cas fortuit, le fait des choses, qui a dirigé la force dommageable et occasionné le préjudice souffert en créant un risque dans son intérêt ; il estime que la faute n'est point la seule source possible de responsabilité et que le cas fortuit doit être mis à la charge de celui qui l'a déterminé, provoqué, bien plutôt que de celui qui l'a tout simplement subi. »

Ce système, s'il choque notre éducation juridique, donne pleine satisfaction à l'équité, et ce point est reconnu même par beaucoup de ses adversaires qui, le trouvant plus philosophique que juridique, sont tout prêts à le défendre en législation, mais se refusent à le sanctionner comme interprètes du droit positif actuel (1).

(1) Si le Code civil n'a pas consacré l'idée de risque, on a signalé plusieurs lois récentes qui en ont fait l'application à des situations spéciales fort intéressantes : « aux dommages causés par l'exécution des travaux publics (Jurisprudence administrative et loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire, qui consacrent nettement la notion du *risque administratif* (V. Hauriou, *Traité de droit administratif*, p. 185 et note S. 97.3.33) ; à certaines erreurs dans l'administration de la justice (loi du 8 juin 1895 qui met à la charge de l'Etat le *risque judiciaire* par lui créé) ; aux accidents survenus à l'ouvrier par le fait ou à l'occasion du travail (loi du 9 avril 1898 qui fait supporter au patron dans une très large mesure le *risque professionnel*) ; enfin aux dommages causés par les élèves des établissements publics d'enseignement (loi du 20 juillet 1899 qui consacre la notion du *risque universitaire* créé et en conséquence supporté par l'Etat. « L'idée de risque, conclut M. Jossierand (D. 1900.2.292), envahit ainsi, non pas d'une seule pièce, mais progressivement le domaine de la responsabilité extra-contractuelle ; elle fait reculer devant elle l'idée de faute... Et voici précisément que cette notion du risque menace de gagner encore du terrain en faisant sien le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées. » — On s'est appuyé sur ces dérogations au principe traditionnel pour dire qu'étant donnés ces triomphes partiels de l'idée de risque dans la législation française, il n'y avait pas révolution si grande à l'admettre en d'autres matières. — Voir Pisier, *op. cit.*, nos 126 à 134.

Dans la troisième partie de notre travail, nous verrons, à propos de deux dispositions du droit commercial, « qu'on explique encore par l'idée de risque la responsabilité de l'armateur à raison des faits du capitaine substitué en cours de route sans même qu'il en ait pu être prévenu, et par l'idée de mise en risque la faculté qui lui est laissée de s'affranchir de toute responsabilité par l'abandon du navire et du fret ».

M. Pisier fonde la même théorie, en droit moderne, en se séparant franchement des textes du Code et en répudiant ce qu'il appelle « la méthode exégétique trop étroite ».

Le Code civil ne connaît que la faute, sous forme de preuve directe ou de présomption : il faut en prendre son parti. Il n'a innové sur l'ancien droit qu'en établissant dans l'article 1384-1^o une responsabilité directe du fait des choses ; mais il n'a pu imaginer d'autre fondement que la faute.

Dans l'interprétation d'un résultat de droit, la pensée du législateur ne s'impose pas à nous : il ne s'est pas expliqué et n'avait pas à le faire ; par suite, il a laissé le champ entièrement libre à la doctrine et à la jurisprudence.

Recherchons donc librement, dit-il, d'après la méthode plus moderne et d'application plus féconde que nous venons d'esquisser, la théorie qui répondra le mieux aux nécessités sociales comme à nos idées de justice et d'équité ; c'est elle que nous devons appliquer à l'interprétation de la loi.

Des trois fondements juridiques proposés à l'article 1384-1^o : la présomption de faute *juris tantum*, sous l'empire de laquelle la responsabilité cesserait devant la preuve de l'absence de faute ; la présomption *juris et de jure*, qui ne permet plus la preuve indirecte de l'absence de faute, mais cède encore devant la preuve du cas fortuit ; la loi qui laisse à la charge du gardien de la chose le cas fortuit lui-même, n'admettant plus comme exonératoire que la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute de la victime, fondements historiquement adoptés tour à tour en pratique, il nous faut de prime abord écarter le second : « La présomption de faute *juris et de jure*, appliquée à notre matière, est illogique et contradictoire. De deux choses l'une, en effet : ou l'on fait reposer la responsabilité sur une présomption de faute, et celle-ci doit tomber devant la preuve contraire, ou l'on en fait une charge de propriété, et il est alors inutile de parler de faute. Une telle conception ne peut s'expliquer qu'historiquement : elle correspond à cette période où la jurisprudence et la doctrine voulaient substituer aux théories anciennes des théories plus modernes, sans oser toutefois rompre avec les formules habituelles (1). »

Deux fondements restent donc, entre lesquels il importe de se prononcer : celui de la présomption de faute *juris tantum* et celui de l'obligation légale.

Avec le second, tous les accidents causés par les choses sont réparés, au plus grand profit de la sécurité publique. « A notre époque d'activité économique et industrielle, avec ses bienfaits incalculables, mais avec ses heurts et ses accidents quotidiens, où chacun de nous

(1) Pisier, *op. cit.*, n^o 85.

s'expose sans cesse au contact souvent dangereux des choses d'autrui, n'est-ce pas un véritable anachronisme que de faire dépendre la réparation de ces accidents, d'une recherche lente et difficile, aux résultats toujours incertains ?... » d'après une distinction de moins en moins compréhensible, maintenant que le point de vue individualiste de la recherche de volonté où se plaçait le droit romain est devenu trop étroit et où la solidarité sociale devient chaque jour matériellement plus étroite, entre « deux personnes qui ont souffert le même préjudice dans des circonstances absolument semblables et par le fait de la même chose, et dont l'une des deux seulement serait indemnisée, parce que le propriétaire de la chose a commis dans un cas une imprudence plus ou moins éloignée » (1).

Plus conforme aux conditions actuelles de la vie sociale, ce système, mettant le cas fortuit à la charge du propriétaire, est bien supérieur à l'autre au point de vue de la justice et de l'équité.

« La victime n'a eu d'autres relations avec la chose que ce contact matériel dont elle a souffert. C'est le propriétaire (et ce mot comprend aussi bien le gardien accidentel que le gardien normal) au contraire, qui l'a introduite dans le milieu social, c'est lui qui l'a fait fonctionner pour son usage ou pour son plaisir ; sans lui, sans cette intervention, l'accident ne se serait pas produit. »

Outre la considération utilitaire, qui voit dans les risques des dommages la contre-partie des profits dont la chose est la source, M. Pisier invoque une considération morale qu'il tire de la conception sociale de la propriété :

« Un accident se produit par le fait d'une chose. Il n'a pas été causé par la faute, même légère, de la victime ; sinon celle-ci n'aurait qu'à s'en prendre à elle-même. Il n'a pas été causé non plus par la force majeure, ouragan ou incendie ; sinon la victime n'aurait aucune réparation. Enfin, il n'est pas dû à la faute du propriétaire : sans quoi nous rentrerions dans la théorie classique des articles 1382 et 1383. Il a été causé par la chose, par le fait même de son existence et de son fonctionnement. C'est un pur cas fortuit qui doit être supporté par quelqu'un. Qui le supportera ? C'est alors que la société intervient et qu'au nom d'un principe de justice supérieure, elle désigne le propriétaire ou, plus exactement, le gardien de la chose. Voilà à quoi se borne son œuvre. Mais, ce faisant, elle n'a pas créé arbitrairement une charge à la propriété, elle a réparti, distribué, au mieux de la justice, un risque préexistant. En d'autres termes, ce n'est pas elle qui a créé le risque, c'est le propriétaire qui l'a créé, en introduisant sa chose dans le milieu social. Ce risque, un tiers, étranger à la chose,

(1) Pisier, *op. cit.*, n° 86.

allait le supporter. La loi intervient, et le rend justement à celui qui l'a assumé de son plein gré » (1).

A ces deux points de vue, conclut M. Pisier, la théorie de l'obligation légale, consacrant un risque corrélatif à la jouissance, nous semble infiniment supérieure à celle de la présomption de faute. Sans doute, elle n'a pas été voulue par le législateur, mais nos principes d'interprétation nous permettent de l'adopter, et « nous croyons qu'à l'heure actuelle et sur le terrain du droit pur, elle est parfaitement défendable ».

Et cette théorie, qu'il synthétise en ces deux propositions : « Le gardien de la chose, par qui a été causé le dommage, doit réparer ce dommage » ; « cette obligation de réparer est une obligation légale fondée sur une idée de justice sociale », est le terme d'une évolution dont les dispositions du Code, au lieu de fixer irrévocablement la doctrine, n'ont été que le point de départ. La jurisprudence, en contact journalier et intime avec les réalités de la vie, fut la première à s'apercevoir des imperfections et des lacunes des anciennes théories, et elle détermina l'orientation des travaux de la doctrine appelée à constater ce mouvement croissant et à en coordonner les multiples éléments en dégagant et en formulant les conceptions que recouvrent les solutions d'espèce. Mais, hardie en pratique, la jurisprudence, on l'a constaté bien souvent, a toujours peur de sembler s'écarter des textes. Elle étendit donc la présomption *juris et de jure* « basée dans le Code sur une probabilité de fait si forte qu'elle entraîne une généralisation » au point de la rendre « illogique au premier chef » ; elle sacrifia la logique et le bon sens, en invoquant cette présomption comme un expédient destiné à masquer ses conceptions nouvelles ». S'il existe une grande différence entre la présomption *juris tantum* et la présomption *juris et de jure*, il y en a fort peu entre celle-ci et l'obligation légale ; « sous le couvert trompeur d'une simple modification de formules, la jurisprudence faisait déjà découler la responsabilité de la propriété elle-même ».

On a cependant prétendu trouver cette franchise de solution dans un arrêt du Conseil d'Etat du 21 juin 1895 (2) qui, dit M. Pisier, inaugure très nettement une nouvelle phase de la jurisprudence. D'autres auteurs ont soutenu qu'on avait exagéré la portée de cet arrêt, à cause des conclusions très hardies du commissaire du gouvernement Romieu mais que le Conseil d'Etat n'a pas explicitement fait siennes, et aussi parce que sa décision avait peut-être été influencée par cette considération que les règles de droit civil ne s'appliquaient pas aux relations existant entre l'Etat et les ouvriers qu'il emploie pour un

(1) Pisier, *op. cit.*, p. 126, note 1.

(2) S. 97.3.33 ; note de M. Hauriou, D. 96.3.65.

service public, et qu'étant données les circonstances spéciales de la cause, il convenait d'appliquer « une législation d'équité et non de droit écrit » (1).

On l'a cherchée encore dans un arrêt de la Cour suprême, chambre civile, en date du 16 juin 1896 (2), qui, se référant à une idée d'équité et s'affranchissant formellement de la faute, met le cas fortuit à la charge du propriétaire de la machine. Mais on a eu tort de prédire que cet arrêt inaugurerait une jurisprudence... ou encore qu'il était le terme final d'une évolution... puisque, peu de temps après, le 30 mars 1897 (3), dans une affaire analogue provoquée aussi par un accident de chaudière, la chambre des requêtes, refusant de consacrer la thèse nouvelle, décidait que, lorsque la cause d'un accident reste inconnue, cet accident est fortuit et ne peut engager aucune responsabilité (4).

On ne peut nier enfin que la Cour de Toulouse, le 6 mai 1902, ait admis avec une netteté et une largeur de vues sans précédent, en un mot de la façon la plus absolue que l'existence d'un dommage causé suffit à engager la responsabilité civile du propriétaire de la chose dommageable : une locomotive ayant causé l'incendie d'une forêt, la Cour déclare qu'il appartient aux exploitants du chemin de fer de

(1) Comme le remarque très justement M. Saleilles, note D. 97.1.434, 1^{re} col., « en raison comme en droit, on ne voit pas bien sur quel fondement établir une différence. Ce qui peut paraître délicat au point de vue du droit public, c'est le principe même d'une responsabilité privée de l'Etat, en tant qu'il s'agit d'une personne morale du droit public ; mais, si l'on admet que cette responsabilité soit possible et si l'on en accepte le principe même, il n'y a plus de raison pour que ses conditions d'application diffèrent de celle qui incomberait à tout autre chef d'industrie ».

(2) Cass. civ., 16 juin 1896, D. 97.1.433, conclusions de M. l'avocat général Sarrut et note de M. Saleilles, qui déclare cette doctrine l'aboutissant logique de la jurisprudence : S. 97.1.17, note de M. Esmein qui, tout en reconnaissant sa valeur morale, la combat comme étrangère à nos traditions juridiques et aux intentions du législateur de 1804 ; *Pandectes françaises*, 96.1.521, rapport du conseiller Reynaud.

(3) Cass. req., 30 mars 1897, D. 97.1.440 ; S. 98.1.65, note de M. Esmein. — V. cep. 19 juin 1901, *Gaz. trib.*, 20 juin 1901.

(4) Cet arrêt déboute le demandeur parce qu'aucun vice de construction n'ayant été constaté, ni aucun fait imputable au propriétaire de la chaudière qui avait explosé, la cause de l'accident n'ayant pu être déterminée et ne pouvant certainement être attribuée à l'une de ces forces étrangères irrésistibles contre lesquelles les prévisions humaines sont impuissantes, elle rentrait forcément dans la catégorie des accidents fortuits déjouant toute prévision, tenant à l'imperfection des connaissances actuelles de l'homme sur l'action des forces de la nature, et ne pouvant engager aucune responsabilité. Mais, si la Chambre des requêtes maintient la théorie classique dans cet arrêt que M. Saleilles (note précitée au Dalloz) a longuement comparé à l'arrêt de la Chambre civile, il est curieux de remarquer, dit M. Pisier (*op. cit.*, n° 39), que, d'après la teneur d'un autre arrêt, rendu la veille, le 29 mars 1897 (S. 98.1.70, avec une note de M. Esmein), son opinion paraît mûre pour accepter, elle aussi, la théorie du fait direct des choses, malgré la frayeur que semble *a priori* lui occasionner une thèse aussi hardie.

prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir ce dommage et que l'impossibilité de le faire, fût-elle démontrée, ne saurait les dispenser de le réparer en l'absence de toute faute de la part de celui qui en a été la victime (1).

Il nous faut conclure cependant qu'en réalité, le système n'est pas encore nettement défini en jurisprudence française : même dans les décisions qui se sont le plus affranchies des formules ordinaires, il n'y a pas encore de théorie bien définie et on se sent en période d'élaboration. Mais, qu'elle le veuille ou non, la jurisprudence est travaillée par les idées nouvelles et ses décisions nous prouvent que, peu à peu, elle s'y laisse gagner. Sans avoir encore nettement dégagé le principe vers lequel elle se sent sollicitée, elle fait plus ou moins consciemment découler de la loi une responsabilité directe du fait des choses. « Sans doute, elle rattache encore cette responsabilité à l'idée de faute puisqu'elle lit dans l'article 1384-1^o une présomption de faute établie par le législateur à la charge du gardien ; mais elle refuse au défendeur la preuve contraire, reconnaissant ainsi à la présomption un caractère irréfragable. Or, qu'est-ce qu'une faute invinciblement présumée sinon une abstraction, un artifice dont se sert le législateur pour faire naître une obligation ? Lorsqu'il dit à un individu : « Je vous déclare obligé parce que je suppose que vous avez commis une faute, et je ne vous permets pas de démontrer que vous n'en avez pas commise, il construit en réalité un rapport juridique de toutes pièces ; établir une présomption absolue de faute, c'est créer une obligation, de même que poser une présomption d'interposition de personnes, c'est créer une nullité. La faute n'est ici qu'un procédé de construction juridique, un biais auquel le législateur a recours pour déguiser son intervention toute puissante ; elle n'est pas la source véritable de l'obligation, et lorsque la jurisprudence la fait encore intervenir, c'est seulement pour rendre hommage à une idée traditionnelle, profondément ancrée dans nos esprits et dans nos mœurs ; mais à aller au fond de sa pensée et de ses décisions, l'étiquette seule subsiste : la chose a disparu (2). »

A l'étranger, tandis qu'en 1889 (3), la Cour de cassation de Belgique

(1) M. Demogue, qui nous rapporte cet arrêt dans la *Revue trimestrielle* (1904, n^o 1, p. 176) le rattache à une jurisprudence récente du Conseil d'Etat qui rend l'administration responsable du dommage qu'elle cause, même sans faute, lorsqu'elle fait de son droit de propriété un usage anormal : par exemple, en perçant une montagne par un tunnel qui tarit des sources.

(2) Josserand, note dans *Dalloz*, 1900.2.293.

(3) « L'article 1384, dit la Cour de cassation belge, le 28 mars 1889, suppose nécessairement l'existence d'une faute initiale dont il règle les conséquences, ... ce principe domine tous les cas de responsabilité qui sont énumérés à l'article 1384, ... la responsabilité découle, non pas de la qualité de propriétaire, comme le prétend le pourvoi, mais de la négligence ou de l'incurie qu'il a apportée. » S. 90.4.17.

La jurisprudence belge est restée jusqu'ici fermée à toute innovation de ce genre

rejetait cette conception qui avait été soutenue dans le pourvoi par M. Sainctelette (1), le tribunal de l'Empire d'Allemagne déclarait in-

et décide sans défaillance que le propriétaire d'une chose inanimée n'est responsable ni par le fait même de sa propriété, ni en vertu d'une présomption de faute que l'emploi de la chose élèverait contre lui ; pour que sa responsabilité soit engagée, il faut qu'une faute soit prouvée contre lui ; Bruxelles, 16 avril 1894, S. 95.4.20 ; Liège, 25 mai 1900, S. 1901.4.39 ; Gand, 30 janvier 1897, Liège, 5 et 12 novembre 1898, S. 1900.4.13 : « Attendu, dit ce dernier arrêt (reproduit aussi D. 1900.2.295), que l'article 1384 du Code civil ne permet pas de réputer responsable, de plein droit, du dommage causé par le fait de sa chose, le propriétaire de celle-ci ou celui qui en a la garde ; — attendu que semblable principe eût constitué une innovation législative contraire aux applications traditionnelles de l'action aquilienne, et eût dû, par suite, être formulé expressément ; — que cependant les travaux préparatoires ne révèlent nulle part l'intention de les consacrer ; — qu'en outre, en assimilant, dans la même disposition, au fait personnel de l'homme le fait des personnes dont on doit répondre et celui des choses que l'on a sous sa garde, l'article précité n'a pu avoir pour but ni pour effet d'excepter ce dernier cas de la règle, applicable aux deux autres, qu'aucune réparation n'est due sans l'existence d'une faute prouvée à la charge de l'auteur du dommage ; — attendu que dès lors, la responsabilité ne peut être encourue, du chef d'une chose inanimée, que si la partie lésée établit que le préjudice qu'elle a éprouvé provient de l'état d'imperfection ou de détérioration de cette chose, ou, en général, d'un défaut quelconque de prévoyance ou de précaution imputable au propriétaire ou au gardien ; — qu'on ne saurait d'ailleurs raisonnablement attacher, dans tous les cas, à l'emploi d'une chose une présomption de faute en se basant uniquement sur le dommage qui en est résulté ; — qu'un système aussi absolu, en déplaçant la charge du cas fortuit, se trouverait fréquemment en opposition avec l'équité ; — que l'on comprend aisément que la loi ait soumis à une présomption de faute le commettant ainsi que le détenteur d'un animal et le propriétaire d'un bâtiment dans les circonstances qu'elle indique, un tort précis étant alors toujours constant ou plausible de la part de ces personnes ; — mais qu'il en est autrement quand, à défaut de cause déterminée du fait nuisible de la chose, l'on ne peut recourir qu'à une simple induction abstraite, pour attribuer ce fait à une faute ; — attendu que le progrès industriel a, à la vérité, augmenté le nombre des accidents auxquels les ouvriers sont exposés et qui échappent aux prévisions humaines, mais qu'il n'y a rien en cela qui doive altérer le principe d'éternelle raison qui les régit : *casus a nullo præstantur* ; que, si la situation créée à cet égard se recommande à l'attention du législateur, ce n'est pas à la jurisprudence de préparer, par ses arrêts, la voie dans laquelle il doit, suivant elle, entrer, elle dont la mission se renferme dans la stricte application du droit existant. »

(1) Le courant vers de nouvelles, plus équitables et plus logiques solutions était si irrésistible que nous avons vu M. Sainctelette en Belgique, M. Labbé en France, s'y laisser entraîner. M. Sainctelette admet, dans son *Mémoire pour Mme Vve de Sitter* (Bruxelles, 1888), p. 24 et s., la présomption de faute à la charge du propriétaire de choses inanimées, qu'il repoussait en 1884 dans *Responsabilité et garantie*. Il l'érige en présomption absolue, ce qui lui fait renier le principe de notre droit moderne : « pas de responsabilité sans faute ». C'est à propos de cette même affaire et de l'arrêt de cassation qui l'a terminée, que M. Labbé, dans une note (S. 90.4.17) fait connaître son changement de sentiment et déclare qu'il reconnaît l'insuffisance de la conception traditionnelle de la faute et accorde en équité son adhésion à ce système qu'en 1871, dans le même recueil (1, p. 19) il déclarait inacceptable, après en avoir constaté l'existence vague au fond de beaucoup d'esprits. « Nous avons émis en 1871 une opinion contraire, dit-il ; nous avons lié essentiellement la

cidemment, le 11 décembre 1885 (1), que, dans le cas de dommage, soit causé par les animaux, soit occasionné par les bâtiments, l'obligation naît de la loi, la responsabilité apparaît comme une conséquence de la propriété ou de la possession.

Mais c'est surtout dans la jurisprudence italienne que l'idée de risque a réalisé de très réels progrès. Nous en dirons quelques mots quand nous traiterons du risque professionnel.

SECTION II. — Le risque professionnel du voiturier.

Voilà donc quel a été, dans ses grandes lignes, le mouvement d'idées qui a soustrait à l'influence de la faute la responsabilité du fait des choses.

Il n'avait fait encore que s'ébaucher, que déjà la notion envahissante du risque s'attaquait aux deux autres chefs de responsabilité : la responsabilité personnelle et la responsabilité du fait d'autrui, sous la forme du risque professionnel du voiturier.

§ 1. — Le risque professionnel du voiturier en doctrine.

Nous avons dit comment la jurisprudence délictuelle, par des atténuations de fait progressives, avait admis de plus en plus facilement dans certaines situations particulières et spécialement en matière d'accidents de travail et de transport, l'existence de la faute à la charge du patron et du transporteur, au point d'en arriver à les rendre responsables sans faute appréciable. Sa bienveillance à l'égard des victimes se justifiait ici par une considération importante, à savoir que ces contrats, à l'encontre des autres qui pour la plupart créent entre les parties une relation uniquement juridique, donnent au surplus naissance à une situation de fait particulière (2) : ils occasionnent un état de dépendance, de subordination matérielle qui, étant donné qu'avec les progrès considérables de toutes les industries, y compris

responsabilité à une faute. Mais après une réflexion plus profonde, une étude plus attentive de la rédaction de la loi, plus touché que nous ne l'avions été de corrélation entre les chances bonnes ou mauvaises d'une opération volontaire, entre les profits et les risques d'une entreprise, nous changeons de sentiment et nous accordons en équité notre adhésion à ce principe que celui qui perçoit les émoluments procurés par l'emploi d'une machine susceptible de nuire aux tiers, doit s'attendre à réparer les préjudices que cette machine causera. »

Signalons encore en Belgique, en faveur de cette doctrine : Hermann de Baets, *De la responsabilité du fait des animaux et des choses* (Bruxelles, 1889) ; P. Staes, *Des accidents du travail* (Bruxelles, 1889).

(1) Trib. de l'Empire d'Allemagne, 11 décembre 1885, S. 87.4.18.

(2) Lévy, *Responsabilité et contrat*, p. 38 ; Bailby, *Du fondement juridique de la responsabilité du patron* (Bordeaux, 1900).

celle des transports, les dangers sont devenus plus grands, et les causes d'accidents plus obscures, motivait suffisamment chez les magistrats, touchés de la situation défavorable faite par nos lois à ces victimes, une tendance à faciliter à l'ouvrier ou au voyageur la preuve des faits constitutifs de la faute de son co-contractant.

Il faut cependant beaucoup de bonne volonté pour rattacher encore à l'article 1382 les solutions auxquelles elle arrive de la sorte, et ne pas y voir des cas de responsabilité sans faute.

Quand, sans plus exiger la preuve d'une relation de cause à effet entre une faute du voiturier et le dommage, les juges constatent d'une part l'accident, d'autre part un fait matériel qui leur apparaît irrégulier : violation d'une loi ou d'un règlement sur le transport, mauvaise installation, outillage défectueux ou acte contraire aux usages reçus, et, ces constatations faites, prononcent la responsabilité, la réparation n'est plus la conséquence naturelle d'un acte productif de dommage, c'est un prétexte pour faire retomber sur le voiturier la charge des accidents. L'article 1382 suppose en effet « une faute spécialisée, c'est-à-dire ayant été la cause immédiate et directe de l'accident survenu, ayant pour effet le dommage réalisé et s'y appliquant directement. A ce point de vue, ajoute M. Saleilles (1), on peut dire que la faute de l'article 1382 est une faute subjective, en ce sens non seulement qu'elle implique un fait, sinon intentionnel, du moins volontaire : mais en ce sens que ce fait volontaire et par suite la volonté qui s'y applique est la cause génératrice de l'accident survenu..., c'est cette relation de cause à effet qui fonde la responsabilité ». De cette disjonction, il faut conclure « que la faute, tout en restant bien entendu un fait volontaire, est désormais envisagée, moins dans sa relation subjective avec l'accident survenu, moins dans les rapports de la volonté imprudente, inattentive, avec le dommage réalisé, que dans sa matérialité elle-même et dans ses éléments objectifs... Parce que telle précaution n'a pas été prise, on met à la charge du patron tous les risques de l'industrie, même ceux qui ne se rattacheraient pas à la faute qu'on lui reproche ; on le rend responsable des risques comme sanction de sa faute ».

La jurisprudence ne s'en est pas tenue à cette déformation de l'idée de faute : quand, tout en respectant de surface les notions traditionnelles, les tribunaux imposent au patron des obligations de surveillance de plus en plus étroites, allant jusqu'à déclarer qu'il doit chercher à préserver ses ouvriers et employés contre leur propre imprudence (2), et même qu'il est en faute de n'avoir pas découvert et utilisé

(1) Saleilles, note D. 97.1.436.

(2) Paris, 29 mars 1883, D. 84.2.89 ; Aix, 10 janvier 1877, S. 77.2.336 ; Besançon, 30 mai 1874, S. 75.1.204 : «... La Compagnie doit assurer la sécurité de ses employés,

un moyen de protection non encore inventé (1), ils prennent prétexte de tout pour trouver un fait irrégulier ou prétendu tel, quelque chose de défectueux dans l'outillage ou dans les précautions. En réalité, ils mettent à la charge du directeur de l'entreprise le risque résultant de son exploitation, les accidents causés par son fonctionnement en dehors de toute faute par lui commise, le risque professionnel.

Que l'accident résulte de son activité personnelle, qu'il ait été causé par l'inattention de son préposé, ou par la défectuosité de son matériel, peu nous importe : l'accident est survenu dans l'exploitation du patron ou du voiturier, il en est responsable. En dehors de cette situation de fait particulière que crée le transport ou le travail, on ne sait quelle faute a amené l'accident ; y a-t-il participation de la victime, y a-t-il faute de l'auteur ? On conçoit donc que la victime doive, pour faire intervenir cette faute, « entrer dans la complexité des causes secondes dont la convergence a amené l'accident », et, respectant le domaine de l'article 1382, prouver l'imprudence de l'auteur du dommage. Mais ici, l'entreprise tout entière, c'est la « chose » du voiturier ou du patron.

Cette chose est plus compliquée que les autres, mais qu'importe ? Il l'a aménagée et sans lui les ustensiles ou les personnes qui servent à son fonctionnement n'auraient pas reçu la destination qui a causé le dommage ; il répond de ses préposés sans pouvoir s'exonérer de cette responsabilité, parce qu'il est juste que le maître accepte les risques de son choix et, qu'utilisant leurs services, il prenne à son compte les résultats heureux ou malheureux de leur activité ; il répond enfin de toutes choses qui s'y trouvent, parce que ces choses doivent naturellement engager, par le préjudice qu'elles peuvent causer, la responsabilité de celui qui en tire usage et profit.

Dès lors, si le fonctionnement de l'entreprise blesse ou meurtrit le voyageur ou l'ouvrier, où est donc la cause immédiate et vraisemblable de l'accident, sinon dans l'exploitation elle-même ?

Et cette exploitation, le voiturier en a la direction et la surveillance : il préside au transport, l'organise et le dirige, lui donne l'impulsion, l'arrête et le poursuit à son gré, en use pour arriver à la fortune. Se mettant à la tête d'une entreprise qui découle de son initiative et se rattache à son activité, il en fait siens les risques, de quelque nature qu'ils soient. Voilà le principe, identique à celui qui a inspiré la doctrine de la responsabilité légale du fait des choses, et qu'on emprunte encore à l'article 1384, 1^{er} alinéa, du Code civil, assez large, dit-on, pour régir notre hypothèse.

elle doit même, quand l'occasion se présente, chercher à les préserver contre leur propre maladresse et autres manquements personnels. »

(1) Dijon, 27 avril 1877, D. 78.1.297, S. 78.1.413 ; Cf. Orléans, 13 décembre 1884, D. 86.2.12 ; Req., 7 mars 1893, D. 93.1.208.

Ce que les partisans du risque professionnel attribuent ici à la situation de fait créée par le contrat, qui oblige le voiturier par elle-même à des soins, à une attention, à une *custodia* plus ou moins stricte, on a essayé de l'attribuer au contrat lui-même. Mais pareille attribution n'est pas légitime, parce qu'on ne peut admettre de clauses tacites destinées à compléter les conditions expresses d'un contrat, en vertu de l'article 1160 du Code civil, « que sous deux conditions que les principes du droit et le simple bon sens paraissent imposer : il faut, ou bien qu'il s'agisse de clauses admises par l'usage, ou bien, et c'est là tout au moins une condition indispensable lorsqu'il s'agit de droits et obligations fondés sur un accord de volontés, que les clauses soient tellement liées, en quelque sorte, au fonctionnement normal de la convention qu'elles en forment l'accessoire indispensable et qu'on ne risque pas en les sous-entendant de transformer entièrement et de méconnaître la volonté des parties, ou tout au moins de l'une d'elles. Or il va de soi, et tout le monde le reconnaît, qu'ici ces clauses de garantie, loin d'être consacrées par l'usage, n'ont jamais été imposées aux patrons (et voituriers) que contre leur gré ; et cela suffit, en outre, à démontrer qu'elles ne sont pas indispensables au fonctionnement du contrat de travail et surtout, qu'en les adoptant en dehors de toute présomption résultant des clauses expresses du contrat, on s'expose à violer le contrat lui-même. Ce n'est donc point sur un accord de volonté qu'il faut, en matière d'accidents, faire reposer la responsabilité du patron ou du voiturier, ce ne peut être que sur l'idée de faute ou sur une conception supérieure de justice et d'équité sociale. Dans tous les cas, ce ne serait jamais qu'une obligation imposée par la loi en dépit de toute volonté contraire des parties : quelque caractère qu'on lui attribue, elle doit rentrer dans le domaine, pris au sens très large, des quasi-délits » (1).

Si d'ailleurs on voulait admettre que l'obligation dérive du contrat, on ne le pourrait qu'avec toutes les restrictions que le contrat aurait pu admettre. Or le contrat pourra supprimer la responsabilité, par une clause d'irresponsabilité par exemple, ou la limiter par une clause expresse. Quand donc on suppose dans le contrat de transport une obligation de sécurité, sans permettre de s'en affranchir par une clause spéciale, non seulement on prête gratuitement aux parties une intention qu'elles n'ont jamais eue, mais on va à l'encontre de leur intention manifestée, et on fait appel à une notion d'ordre public qui fait de l'obligation de sécurité une obligation légale trop rigoureuse pour se concilier avec la faute.

Dans toutes les théories et dans tous les domaines, sous le couvert des idées, on en est arrivé à consacrer en fait une conception nouvelle : on a dépassé la notion de faute, on est en plein risque.

(1) Saleilles, note D. 97, 2. 433.

La responsabilité du voiturier ou du patron, en sa qualité de chef d'entreprise, étant ainsi engagée de plein droit, en vertu d'une obligation légale fondée sur l'idée de risques et justifiée par cette idée si simple et si équitable, que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques, ne sera cependant pas indélébile.

Mais l'abandon de l'idée de faute amènera quant aux causes de libération que pourra invoquer le voiturier une différence fondamentale.

Dans les théories subjectives, dit M. Exner (1), le voiturier « n'est plus responsable de l'accident survenu au voyageur quand il n'a commis aucune faute. Il est exonéré, qu'il y ait cas fortuit ou force majeure, parce que dans chacun de ces deux cas il s'est produit un fait irrésistible, indépendant de sa volonté, de son expérience, de son habileté, supérieur à toutes les précautions qu'il a pu prendre, en un mot, un fait inévitable. « Ces deux séries d'événements sont assimilées ; on pourrait même presque dire cette série unique, tant la confusion est répandue. Si quelques auteurs en effet, reconnaissent qu'« à la rigueur chacune de ces deux expressions a un sens différent », distinguant par leur origine les cas de force majeure, « événements imprévus dans lesquels le fait de l'homme joue un certain rôle », des cas fortuits « qui ne procèdent que du hasard ou ne résultent que des lois naturelles », ils ajoutent aussitôt que cette distinction est uniquement théorique et sans aucune espèce d'intérêt, qu'on pourrait même considérer la force majeure comme n'étant qu'une espèce particulière de cas fortuit et que toutes deux expriment l'idée d'une cause étrangère qui ne peut être imputée au débiteur, et partant sont exclusives de responsabilité (2). Et la plupart d'entre eux y voient des formules synonymes, pouvant être employées indifféremment l'une pour l'autre, que l'on a pris l'habitude d'accoler par une redondance devenue de style ; bien souvent aussi il est arrivé à la jurisprudence de les confondre absolument (3).

(1) Exner, professeur à l'Université de Vienne, *La notion de la force majeure ; Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport* (trad. Seligman) ; Paris, 1892.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. III, n° 599, p. 429. — Si cependant, la plupart du temps, leur faisant produire les mêmes effets, on ne s'est pas préoccupé de les distinguer, on en a essayé des définitions précises. « On pourrait, dit M. Planiol, après avoir reproduit la distinction indiquée au texte, « parler de cas fortuit pour désigner l'origine externe, non imputable au débiteur, de l'obstacle qui empêche l'exécution, et de force majeure, pour exprimer la nature insurmontable de cet obstacle. De la sorte, ces deux expressions pourraient convenir au même fait, envisagé tantôt dans son origine, et tantôt dans son résultat. » — Bien qu'il soit hors de doute que la qualification des événements en cas fortuit ou de force majeure n'a rien d'absolu, M. Domenget a essayé d'en dresser une double liste : « De la force majeure et des cas fortuits », *Revue critique*, 1851, p. 556 et suiv.

(3) Baudry-Lacantinerie et Barde, *Des obligations*, t. I, n° 451 ; Planiol, *Droit civil*, t. II, n° 231 ; Huc, t. VII, n° 143 ; Aubry et Rau, t. IV, p. 104 ; Bédarride,

M. Exner rejette vigoureusement l'assimilation que l'on fait ainsi entre deux situations qui n'ont entre elles rien de commun. « Il est impossible, dit-il, de ne pas distinguer ces deux catégories d'accidents étrangers à l'idée de faute, car les uns ont une cause inhérente à la chose, tandis que les autres proviennent d'un fait absolument indépendant : les premiers ont été déterminés à l'intérieur même de l'entreprise, c'est l'hypothèse du cas fortuit ; les autres ont une origine purement extérieure, c'est l'hypothèse de la force majeure (1). Ne pas apercevoir cette différence serait un manque d'observation ou un défaut d'analyse ; et ce n'est pas là une pure querelle théorique, puisque normalement, le cas fortuit est toujours à la charge du voiturier ; la force majeure seule peut l'exonérer.

« Ou le cas fortuit, dit de son côté M. Thaller (2), correspond aux mêmes faits que la force majeure, et le cumul des vocables est inutile ; ou bien il se réfère à des actes d'une source différente, et alors on élargit les hypothèses d'irresponsabilité plus qu'il ne convient, on décharge le voiturier de faits qui doivent cependant demeurer à ses risques. L'article 1147 pose le principe fondamental en matière de responsabilité ; il ne dispense le débiteur que lors d'une inexécution « provenant d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

Cette condition n'est remplie que lorsque l'événement est extérieur à l'entreprise, et que l'influence qui pénètre ainsi dans l'entreprise est suffisamment notoire et importante.

a) *Caractère d'extériorité.* — « Un agent naturel ou humain a fait en quelque sorte irruption du dehors pour empêcher le débiteur d'accomplir normalement ce à quoi il s'était engagé. L'obstacle à l'accomplissement du service ne vient pas du sein même de l'exploitation, il

Des chemins de fer, n° 521 ; Sarrut, *Transports par chemins de fer*, p. 454 ; *Annales de droit commercial*, 1889, p. 120. — Pour les auteurs étrangers, anglais ou allemands, voir les citations faites par Exner, *op. cit.*

La Cour de Dijon, dans l'arrêt du 26 décembre 1895 (*Gaz. Pal.*, 96, p. 157), qui cependant adopte une responsabilité du simple fait des choses, emploie indifféremment l'une ou l'autre expression : « Attendu... que la présomption légale de responsabilité ne disparaît qu'en cas de force majeure : attendu qu'il appartient en conséquence aux intéressés de justifier que l'explosion de la locomotive est due exclusivement à un cas fortuit qu'ils ne pouvaient ni prévoir ni empêcher... ». — Voir encore : Cass., 11 juin 1891, *Gaz. Trib.*, 18 juillet 1891 ; 9 novembre 1891, *Rec. Gaz. Trib.*, 91.2.708 ; Trib. civ. Bourges, 7 février 1895 ; Paris, 18 mai 1895, D.95.97.2.249 ; Trib. civ. Seine, 28 janvier 1899 ; Trib. civ. Mayenne, 2 mars 1899, D. 1900.2.289.

(1) M. Exner, qui prétend respecter complètement la théorie traditionnelle, appelle son système objectif, parce que la distinction de la force majeure et du cas fortuit existe en soi, est quelque chose d'extérieur, de matériel, de sensible, s'impose au juge, sans qu'il y ait à rechercher le rapport entre l'événement et la manière dont se comportent en face de son action les personnes dont la responsabilité est en question.

(2) Thaller, *Traité de droit commercial*, n° 1198 (Dissertation sur le cas fortuit).

s'est formé en dehors d'elle. C'est un événement qualifié proprement de force majeure » et dont le transporteur ne saurait répondre. Car, si ce transporteur est maître de régler la tenue de son établissement, il ne peut pas surmonter des forces extérieures qui, en se déchaînant sur lui, viennent paralyser son action, ou diriger sa chose dans un sens dommageable.

Un ouragan d'une violence excessive qui renverse un tramway, une inondation qui interrompt les communications et fait s'écrouler les gares, un tremblement de terre qui provoque un déraillement, le feu du ciel qui endommage les voyageurs, une incursion d'ennemis ou de brigands, un ordre de l'autorité, voilà autant d'événements qui, « tombant dans le cercle de l'entreprise », constituent autant de cas de force majeure, et exonèrent le voiturier puisqu'il peut prouver « la pénétration d'une cause externe dans le milieu professionnel, par suite de laquelle les instruments ont manqué à l'accomplissement de l'obligation », puisqu'en un mot, l'événement se rapporte, non plus au voiturier, mais à une cause prise dans la nature physique ou dans une action qui a dominé et refoulé celle du débiteur. L'accident, quoiqu'arrivé par l'intermédiaire de l'industrie, n'est pas produit par l'industrie, mais par le seul jeu des forces supérieures.

Mais il ne sera exonéré qu'à cette condition. Si l'accident, même en l'absence de toute faute, s'était produit à l'intérieur de l'entreprise, procédant des conditions de l'exploitation elle-même, il n'y aurait plus force majeure et le voiturier devrait être responsable, sans moyen de s'exonérer. Il y a alors cas fortuit, ne militant plus à sa décharge, parce qu'il est dû à l'objet dommageable, abstraction faite de toute intervention venue du dehors.

En montant son entreprise, le voiturier s'est porté garant de la valeur de l'outillage dont il se sert, a certifié l'appropriation des divers éléments de son matériel au résultat qu'ils doivent accomplir ; il répond des agents qu'il emploie, et de l'innocuité des autres personnes que le trafic amènera dans l'entreprise et qui par suite seront soumises à sa surveillance. Cette responsabilité subsiste en cas d'accident, quand même il serait établi que l'exploitant a procédé à un contrôle suffisant sur cet outillage, sur ces agents, sur ces tierces personnes. Il importe peu que l'un de ces facteurs se soit dérobé à son rôle sans une faute des directeurs de l'entreprise ; l'entreprise demeure tenue d'en réparer le dommage.

Tout accident qui, pour une Compagnie de chemins de fer, sera dû aux vices de la voie, de son matériel ou de son personnel d'employés sera donc cas fortuit et la Compagnie en répondra.

« Une rencontre de deux trains, dit M. Thaller (1), un déraillement,

(1) Thaller, *Traité de droit commercial*, n° 1198.

un affaissement de terrain ou une rupture de pont restent à la charge du chemin de fer et cela, que ces faits adventices aient ou non leur origine dans une négligence ou une absence de précautions. Sauf plus ample informé, de tels événements tiennent à un « accident de service. » Le débiteur en répondra de plein droit, étant donné que la ligne tout entière est sous sa garde et entretenue par lui.

« En cas d'accident de chemin de fer occasionné par l'explosion d'une locomotive, dit Exner (1), la Compagnie ne sera pas autorisée à prouver que le levier qui s'est brisé de lui-même et sans cause connue, ou que la chaudière qui a fait spontanément explosion, avaient été éprouvés conformément aux règles de l'art et étaient bien entretenus, en sorte que l'accident ne s'explique que par un vice tout à fait impossible à prévoir et à éviter. On ne l'admettra pas davantage à établir qu'une faiblesse soudaine de l'aiguilleur ou du préposé aux signaux a mis cet employé hors d'état de faire son service et que l'accident est arrivé trop inopinément pour qu'on pût le remplacer. Dans l'une comme dans l'autre hypothèse, il y a un cas intérieur dont le défendeur doit supporter le risque. » L'employé n'étant lui-même qu'un « instrument de l'entreprise », tout accident le concernant est au risque de cette entreprise.

b) *Caractère de notoriété et d'importance.*— L'extériorité, c'est-à-dire l'absence de rapport de cause à effet entre le dommage causé et le fait du défendeur, ne suffit pas, d'après Exner, à caractériser la force majeure, s'il ne s'y joint une intensité suffisante pour que l'événement soit notoire et important, pour que l'influence extérieure qui semble avoir causé le dommage puisse être considérée comme inévitable.

C'est le juge qui fera cette appréciation, et il devra de ce chef exonérer le voiturier au cas de fait des ennemis, de bombardement d'un port, de tremblement de terre « ayant ravagé la contrée, déterminé un éboulement et fait dérailler un train », de « tempête avec accompagnement de tonnerre, d'éclairs et d'incendie, ayant fait périr un navire », car alors, « il est vraisemblable que toutes précautions auraient été sans effet contre de semblables événements et que par conséquent il n'y a pas eu faute (2) ».

Seule, ajoute-t-il, la force majeure « est d'une nature et d'une puissance telles que le fait sorte évidemment du nombre des cas fortuits que l'on doit prévoir dans le cours ordinaire de la vie » présente ce caractère d'inévitable, est le *casus cui resisti non potest*; « ce que l'opinion dominante appelle cas fortuit peut être prévu et évité ». Au cas, par exemple, où une apoplexie foudroyante frappe un mécanicien de chemin de fer et où sa mort entraîne un accident de personnes, « il n'est pas évident que, si la locomotive est demeurée sans guide, il n'y

(1) Exner, *La notion de la force majeure*, p. 99.

(2) Exner, *op. cit.*, p. 107.

a eu aucune faute de l'entreprise. Peut-être n'était-ce pas la première attaque de cet homme, peut-être s'était-il produit des signes précurseurs que l'on a dissimulés par fraude ou dont les supérieurs avaient négligé de tenir compte au lieu de changer immédiatement cet homme de fonction. Peut-être aurait-on dû observer que son âge, sa constitution, son genre de vie l'exposaient particulièrement à de tels accidents. On ne devait donc pas lui laisser faire ce service, ou du moins il fallait lui donner un auxiliaire ». Enfin, au point de vue médical, une attaque d'apoplexie est un phénomène qui peut se produire par suite d'une faute dans le genre de vie ; en tous cas, c'est une des manières dont se termine la vie humaine. Or, la mort n'est-elle pas le fait le moins imprévu et le moins inévitable ? Au contraire, si c'est la foudre ou une balle ennemie qui frappe l'employé de chemin de fer, il n'y a plus de cas fortuit : il y a là une force majeure à laquelle l'entreprise ne pouvait se soustraire.

Donc, ce qu'on appelle cas fortuit serait « cette part d'imprévu qui laisse subsister la responsabilité malgré l'absence de faute » et qui doit rester à la charge du voiturier ; ce qu'on appelle force majeure serait « cette part d'imprévu qui, même dans la théorie nouvelle, supprime la responsabilité », dégage le voiturier.

Et Exner, après avoir rattaché sa doctrine au droit romain, montre comment, loin d'être purement spéculative, elle est un fait législatif, puisqu'elle a été adoptée dans plusieurs législations, et d'ailleurs se concilie parfaitement avec la loi française. Il n'y aurait plus à se demander si l'article 1784 doit être restreint ou non aux marchandises, ni si la responsabilité du voiturier est contractuelle ou délictuelle.

L'entrepreneur de transports « répond d'une façon absolue du dommage survenu aux biens ou aux personnes qui sont confiés à son industrie. Mais, par exception, il est déchargé si c'est la force majeure qui a causé le dommage ».

C'est surtout son traducteur, M. Seligman qui s'est efforcé d'acclimater ces principes dans notre droit français et d'établir que cette théorie s'accordait avec les articles 103 et 230 du Code de commerce et même avec l'article 1784 du Code civil. Il lui a été bien souvent répondu que le texte formel de ce dernier article consacre formellement l'assimilation du cas fortuit et de la force majeure (1). « Avant donc

(1) Ce que semble bien admettre M. Thaller, quand il dit (*Traité de droit commercial*, n° 1198) : « Les deux faits sont assimilés par l'article 1784 du Code civil. Ils procureraient tous deux au voiturier le renvoi des poursuites. Mais cette confusion est un défaut de méthode et une rédaction impropre. On pourrait argumenter en ce sens de ce que les articles 1147 et 1148 emploient comme synonymes, le 1^{er} l'expression « cause étrangère qui ne peut être imputée », le 2^e, « cas fortuit ou force majeure ». Et, comme le dit M. Saleilles, note D. 97.1.438 : « Toute cause ayant son point d'attache plus ou moins caché dans le fonctionnement industriel, implique

de rechercher des interprétations par des références ou des analogies, dit à ce propos M. de la Gorce, il suffirait peut-être de lire l'article dont on discute, son texte seul lèverait bien des doutes ». Quant aux articles 103 et 230 du Code de commerce, ils « doivent se compléter par l'article 1784 du Code civil et non pas le contredire, car les textes du Code civil forment la base de notre droit et ne peuvent être combattus que par des dispositions formelles des autres Codes ou des lois postérieures. Or, le texte des articles 103 et 230 n'est pas suffisant pour justifier une exception. Il n'est, en effet, qu'une des nombreuses manifestations de la terminologie de nos lois françaises qui assimilent, dans la généralité des situations, le cas fortuit au cas de force majeure. C'est ce qui explique comment le Code de commerce a pu, dans les articles 103 et 230, se contenter du terme « cas de force majeure », se référant implicitement à l'article 1784, qui devait, pour éviter toute hésitation, employer les deux termes de « cas fortuit ou force majeure ».

Pour la réfutation complète de cette prétention, et spécialement pour la réponse à donner à l'argument qu'on tire au surplus des articles 1953 et 1954 du Code civil, nous renvoyons à MM. Guy et de la Gorce (1) ; de la discussion qu'ils soutiennent, il résulte que les textes invoqués par M. Exner et ses partisans ne peuvent justifier leur prétention, mais qu'ils refusent à la victime d'un accident de voyageurs tout recours contre le transporteur sans qu'il y ait lieu de distinguer les cas fortuits ordinaires des cas fortuits de force majeure (2).

Restent les principes généraux qui l'ont guidé, et la conclusion à laquelle il aboutit. A ce point de vue, le système d'Exner a été le point de départ de sérieux efforts de la doctrine tendant à revêtir ces expressions de significations plus précises et à figurer un contraste plus saisissant entre le cas fortuit et la force majeure, et cela tant en France qu'à l'étranger.

forcément ou un maniement anormal, ou un vice qui vient de se produire, et qui s'est produit soit par suite d'usure prolongée, soit par suite d'une défectuosité initiale. Le vice reste inconnu, il n'est pas spécialisé : mais on peut être sûr qu'il existe. Cela suffit à écarter l'idée d'une cause étrangère, par suite d'un cas fortuit au sens strict du mot. »

(1) Guy, *op. cit.*, p. 141 ; de la Gorce, *op. cit.*, p. 204 à 215.

(2) Dans le sens de l'assimilation de ces deux expressions, soit comme synonymes, désignant les événements qu'il ne dépend pas d'un homme soigneux d'empêcher, soit au moins comme équivalentes, au point de vue juridique, et mettant à la disposition du débiteur une double cause de libération : Demolombe, *Traité des contrats*, t. I, p. 549 et 577, et t. V, p. 588 ; Guillouard, *Traité du louage*, t. II, n° 742, p. 309 ; Sauzet, « Responsabilité des patrons », *Revue critique*, 1883, p. 604, en note. — M. Sourdat résume et reproduit fidèlement l'opinion de la plupart des commentateurs quand il dit : « On entend par cas fortuit et force majeure tout accident provenant d'une cause étrangère à l'obligé, indépendante de sa volonté et qu'il n'a pu empêcher ni éviter. » *Traité général de la responsabilité*, t. I, n° 645.

Mais, tandis qu'en Allemagne, les auteurs qui s'en sont inspirés dans leurs ouvrages en font, comme d'ailleurs M. Exner lui-même, une variété particulièrement rigoureuse de la responsabilité contractuelle (1), la plupart des auteurs français qui ont repris et admis la distinction entre le cas fortuit et la force majeure, la déclarent inconciliable avec la théorie de la faute. « Rationnellement, dit M. Zens (2), on ne voit pas bien pourquoi on ferait une distinction entre deux faits dans lesquels la volonté ni le fait du transporteur ne sont pour rien. Il n'est pas juridique de faire dépendre la responsabilité ou la non-responsabilité de ce transporteur qui, dans aucun des deux cas n'est en faute, de la circonstance absolument extérieure de la nature et de l'origine de l'accident. Que cet accident vienne de l'« extérieur » ou de l'« intérieur » de l'entreprise, il nous semble que le point capital à rechercher, c'est l'existence ou la non-existence de la faute chez le voiturier. »

Mais, dans la théorie du risque, cette distinction est très légitime et avec quelques modifications de détail, que nous exposerons (3), elle s'impose comme la conséquence directe des principes posés (4).

L'emploi d'un matériel compliqué et souvent dangereux constitue de la part du voiturier création de risques ; il est équitable qu'il y ait corrélation entre les chances bonnes ou mauvaises de toute opération volontaire, entre les profits et les risques d'une entreprise, et, de même que « celui qui perçoit les émoluments procurés par l'emploi d'une machine susceptible de nuire aux tiers, doit s'attendre à réparer les préjudices que cette machine causera », de même, « celui qui dirige une force, dit M. Saleilles, doit réparer tous les dommages qu'elle occasionne sur son chemin ».

(1) Le voiturier étant responsable de plein droit, en sa qualité de débiteur contractuel, ne pourrait se libérer qu'en excipant d'un cas de force majeure, à l'exclusion du cas fortuit.

M. de la Gorce, *op. cit.*, p. 193, cite trois auteurs allemands en ce sens. — La force majeure qui seule exonérerait le débiteur contractuel est, pour H. Sintenis (*Civilrecht*, t. II, p. 698) « tout événement naturel inévitable », pour M. Miterholzner (*Obligationenrecht*, t. II, p. 734) « un événement absolument inévitable », pour M. Bluntschli (*Deutsches Privatrecht*, p. 333), « tout événement naturel ».

(2) Zens, *Responsabilité du voiturier*, p. 171 et suiv.

(3) On fera abstraction notamment de l'élément quantitatif d'Exner, qui rend sa théorie imprécise : Tenir compte, pour définir la force majeure, de l'intensité de la force étrangère au défendeur, c'est poser la question de savoir si le défendeur pouvait neutraliser cette force, et ramener à la responsabilité basée sur la faute.

(4) V. outre M. Thaller, précité ; Bourgoïn, *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure* (Lyon, 1902) ; *Journal officiel*, Sénat, séance du 19 mars 1889, p. 289 ; Circulaire du garde des sceaux, du 10 juin 1897, sur l'application de la loi, du 9 avril 1898 ; Alfred Martin, *Etude des lois fédérales* (suisses, du 1^{er} juillet 1875 art. 1 et 2, et du 25 juin 1881, art. 2, 3 et 7) *sur la responsabilité civile*, p. 10, 30 et 105.

« L'individu qui groupe autour de lui d'autres activités humaines, crée un organisme dont le fonctionnement ne va pas sans frottements et peut causer des dommages, abstraction faite de toute faute à la charge de celui qui le dirige ; ces dommages, ces accidents inévitables constituent des dangers inhérents à l'entreprise, qui n'ont d'autre cause que le développement dans une direction licite de l'activité humaine, constituent précisément dans leur ensemble le risque professionnel : et qui donc supporterait ce risque sinon celui dans l'intérêt duquel fonctionne l'organisme qui l'a créé (1) ? Le risque professionnel doit rentrer dans les frais généraux d'une entreprise industrielle ; on fait figurer dans ces frais les loyers, l'assurance contre l'incendie, le prix d'achat du matériel et une somme destinée à en représenter l'amortissement dans un certain nombre d'années » (2). Joignons-y donc l'assurance de réparation de l'intégralité des voyageurs qui pourraient être atteints par ce fonctionnement.

La justification de cette disposition réside dans cette pensée que celui qui met en exploitation un tel service doit compter d'avance que, d'après la marche ordinaire des choses, il y aura lieu à des accidents, lesquels partant se traduisent comme une suite du trafic. Ceci même nous donnera la mesure de la responsabilité qu'il convient de lui imposer : la corrélation entre l'exploitation et un accident arrivé dans le service, ne disparaît que si l'accident provient d'un événement qui, par suite d'un caractère anormal et d'après les prévisions humaines, est étranger au cercle des suppositions que l'exploitant pourrait former. Dans ces limites, il est profondément juste que la loi mette à charge le risque spécial qu'il a créé, assumé et accepté. Le risque, c'est la chance de dommages ; il faut que la réalisation de ce risque, de ce danger, mette en jeu celui qui en a été le créateur.

Le voiturier encourra donc : la responsabilité de son fait personnel qu'il soit ou non entaché de faute, la responsabilité du fait de ses subordonnés, la responsabilité du fait de son matériel, et d'une façon générale la responsabilité de tout accident ayant sa source, son origine dans l'entreprise, sans qu'il soit nécessaire d'en préciser autrement la cause, restât-elle inexpliquée et même eût-on la conviction qu'il n'a commis aucune faute.

C'est même ce dernier élément, la charge des accidents dus à l'entreprise sans qu'ils soient reprochables à son chef, qui caractérise le risque professionnel et qui, *stricto sensu*, constitue ce risque. « A mesure que l'industrie devient plus technique, plus largement tribu-

(1) « Celui qui crée un état de choses dangereux a l'obligation de prendre les mesures de précaution commandées par les circonstances, pour en prévenir les conséquences dommageables. » Trib. féd. suisse, 26 juin 1897, *Ann. dr. com.*, 1897, p. 302.

(2) Tarbouriech, *La responsabilité des accidents* (Paris, 1896), p. 111.

taire de la science, les accidents se font plus ténébreux, plus souvent anonymes ; le cas fortuit absorbe de plus en plus le domaine de la faute et la victime, se heurtant à l'origine obscure de l'accident, supportera presque toujours les conséquences dommageables d'un état de choses, d'une force qui n'a point été créé par elle. Un seul moyen existe d'échapper à ce résultat regrettable : c'est d'asseoir la théorie de la responsabilité sur une plus large base, c'est d'admettre à côté de la responsabilité née du délit, l'obligation issue du fait de l'entreprise, du seul jeu de l'activité humaine, du cas fortuit (1). »

Mais si le risque professionnel est très général pour tout ce qui est compris dans la profession, pour tous accidents intérieurs à l'entreprise, leur cause fût-elle inextricable ou étrangère au voiturier, il serait inexact d'en conclure qu'il comprend tous accidents quelconques auxquels la profession a été mêlée plus ou moins directement.

Le voiturier, la logique le commande, ne doit supporter que l'accident qui a été réellement causé par l'exercice de sa profession et n'a pas une cause étrangère à cette profession, ce qui exclut les accidents dus à la force majeure et, dans certains cas, au fait du voyageur lui-même qui, pour le voiturier est encore en un certain sens une force majeure.

Jamais il n'a été question de faire supporter par un chef d'exploitation la responsabilité des dommages qui ne peuvent être rattachés par un rapport exact de cause à effet à son exploitation.

Et on comprend que si « l'accident fortuit, se rattachant intimement à l'entreprise, contribuant à la formation du risque professionnel, doit être supporté par l'industriel comme tout dommage inhérent à la direction qu'il a donnée à son activité, il n'en peut pas être ainsi des accidents déterminés par une force majeure, c'est-à-dire par une force extérieure à l'entreprise, sur laquelle le propriétaire n'a pu exercer aucune influence : par les éléments, par la guerre ou la violence organisée, par tous ces agents que la loi anglaise réunit sous les expressions de « fait de Dieu ou des ennemis de la Reine ». Ces événements-là n'ont aucun rapport avec l'entreprise ; le dommage n'a pas été vraiment causé par la chose, mais bien par une force extérieure, foudre ou cyclone, tremblement de terre ou brigandage dont elle n'a été que le jouet et derrière laquelle elle s'efface absolument. Le risque doit être supporté par celui qui l'a créé et non par celui qui le subit : c'est toujours la même idée qui nous dicte nos conclusions. En imposant au chef d'industrie le risque professionnel, c'est donc seulement le cas fortuit que la théorie objective met à sa charge. Il serait d'ailleurs excessif et injuste de faire supporter au propriétaire un accident qu'il lui était complètement impossible de prévoir et encore plus d'empê-

(1) Jossierand, *De la responsabilité du fait des choses*, p. 103-105.

cher. Un voyageur est, pendant le transport, frappé par la foudre, personne ne songerait à exiger du voiturier la réparation des suites dommageables de cette mort ; la solution doit être la même si au lieu de frapper directement le voyageur, la foudre a mis le feu au véhicule, un tremblement de terre a renversé le véhicule, ce qui a occasionné au voyageur de graves contusions. Malgré les apparences, la source véritable du dommage est alors, non pas dans l'entreprise, dans le matériel de la Compagnie, mais dans le feu du ciel, ou dans le tremblement de terre : « proclamer le droit de la victime à une indemnité serait alors rendre l'homme responsable de la direction prise par les forces de la nature ; ce serait mettre à la charge du patron ou du voiturier, non pas le risque professionnel, mais bien, selon l'expression de M. Tarbouriech, le risque de l'humanité. »

Un raisonnement identique conduit à exclure la responsabilité du voiturier d'une autre catégorie d'hypothèses : celles où la victime du dommage a commis une faute, une imprudence. Elle ne pourra pas obtenir d'indemnité, car le dommage a été causé, non par l'industrie, mais par sa propre faute. Si par exemple le voyageur qui a été blessé était ivre au moment de l'accident, ou s'il a violé les règlements ou commis une imprudence manifeste, lui accorder une indemnité serait rendre le voiturier responsable, non pas du fait de son industrie, mais de la faute du voyageur vis-à-vis de lui-même. Chaque fois que l'accident est dû à une faute de la victime, il n'y a plus fait intérieur à l'entreprise ; il y a encore « force majeure », « force plus grande que l'activité de l'individu incriminé » ; le chef d'entreprise n'a été qu'un instrument, puisqu'une puissance supérieure a confisqué à son profit son autonomie.

Mais il faudrait réserver les hypothèses où le fait malheureux de la victime est une conséquence de la marche régulière de l'exploitation ou d'un à-coup qui la déroute, où son imprudence est une maladresse qu'aurait pu commettre tout voyageur vigilant, qui est donc la conséquence de la nature dangereuse du mode de transport et contre laquelle le voiturier avait la stricte obligation de les protéger.

Quand il n'y a eu ni force majeure, ni de la part du voyageur intervention active et malencontreuse qui lui donne dans l'accident un rôle direct et personnel, nous sommes bien en présence du fait de l'industrie, entité abstraite entre le voiturier et le voyageur, du risque professionnel résultant du fonctionnement d'une entreprise dans des conditions normales.

Est-ce à dire que le transporteur devra réparation totale ? Faudrait-il dire que, le voyageur n'ayant aucune initiative à s'imputer, c'est le directeur de l'entreprise qui doit supporter toute la responsabilité ?

« Si le voyageur n'a eu aucune influence directe sur l'accident, il n'est pas cependant exempt de toute initiative et par suite de tout rapport

avec le dommage: il est venu se placer dans ce milieu dangereux. Il s'est exposé et, dans une certaine mesure, a accepté l'insécurité qu'on lui a offerte. Et s'il l'a fait, ce n'est ni par abnégation, ni par dévouement, c'est pour son utilité, pour son intérêt, pour son profit. On fait toujours ressortir l'activité propre du voiturier, sa personnalité, son gain. On a raison, car cette activité est prépondérante. Mais il ne faut pas laisser complètement dans l'ombre celle du voyageur. Toutes proportions gardées, elle a son importance. Le voiturier se sert de son entreprise pour faire fortune, le voyageur se sert de la même entreprise et du voiturier pour se transporter là où il doit être. Le voiturier a organisé l'entreprise, mais le voyageur est venu, de sa propre volonté, profiter de cette organisation. Le voiturier est tout puissant, mais le voyageur n'est pas une chose inerte. Dans une certaine mesure, à raison de l'initiative qui lui est propre, qui lui est imputable, le voyageur supportera normalement une part de responsabilité, il recevra donc une indemnité moins forte. »

Cette considération mise à part, il faudra examiner le rôle respectifs joué dans le dommage par l'entreprise et par le voyageur. Et, chose assez curieuse, dès l'abord, les solutions concorderont dans leurs lignes générales avec celles proposées par M. Chavegrin. Le voyageur est-il resté dans une inertie forcée, tout comme un ballot de marchandises, *de plano* la responsabilité du voiturier est établie. Était-il libre de ses mouvements, pouvait-il aller et venir à son gré quand l'accident s'est produit, il y aura lieu à plus ample examen. Mais ici, ce sera toujours au voiturier à le fournir, et quoi qu'il advienne, la preuve du cas fortuit *stricto sensu* est impuissante à faire cesser la responsabilité qui, du fait de l'accident, pèse sur lui. Il aura beau écarter du débat toute faute qu'il aurait commise, il est tenu de tout accident inhérent à l'entreprise elle-même, de quelque cause qu'il provienne; c'est la création d'un risque et non la faute qui sert de source à la responsabilité.

En un mot, avec le risque professionnel, on ne s'attarde plus à rechercher par la faute de qui l'accident est arrivé: on impose à l'industrie, à l'entreprise, la responsabilité des accidents qui lui sont inhérents, qu'elle occasionne, et on les met au compte de ses frais généraux (1). Abstraction faite de ses modalités, tout accident, par cela seul qu'il sera constaté que ses causes possibles sont absolument étrangères au voyageur, et inséparables de l'usage par le transporteur d'un

(1) « Le risque professionnel », dit M. de Mun à la Chambre des députés, « c'est le risque inhérent au fait même de la profession industrielle. Et la conséquence de ce principe une fois posé, c'est que, dès lors qu'un tel risque existe, il crée, pour celui qui y est exposé, un droit à l'indemnité lorsqu'il en est victime. » « C'est, dit M. Cheysson, le risque afférent à une profession déterminée indépendamment de la faute des patrons et des ouvriers. » *Journal des économistes*, mars 1888, p. 429; M. Bry en donne une définition analogue: *Législation industrielle*, p. 156.

personnel qu'il a choisi et d'un matériel qui lui appartient, assure à la victime le droit d'être indemnisée puisque cet usage comporte les aléas de la profession qu'il exerce dans les conditions où il lui convient de l'exercer, et que l'accident se rattache intimement à l'industrie du transport.

Sous l'empire des principes de la faute, le voyageur n'avait qu'un recours exceptionnel et incertain contre les risques, n'en avait aucun quand il était victime d'un de ces cas fortuits qui n'engagent aucune responsabilité définie et, dans les grandes entreprises, sont des plus fréquents.

Le caractère essentiel du risque professionnel est que « le risque devient une des conditions normales de l'exercice même de la profession, une des charges qu'elle implique nécessairement. Dès lors, plus de recherche de la cause de l'accident, plus de litige sur la responsabilité ; l'entreprise même, considérée dans son impersonnalité, assume la réparation de l'accident occasionné par l'exploitation comme tous les autres frais de cette exploitation et l'incorpore avec eux au prix de transport. Le voyageur n'a plus de risque professionnel à subir, de preuves à administrer ; tout accident le fait créancier d'une indemnité ; il ne subit plus que les conséquences démontrées de son activité propre, et des forces extérieures et supérieures à l'entreprise.

Et ces principes donneront en pratique des résultats satisfaisants et très simples : toute victime d'un accident de transport obtiendra réparation, à la seule condition d'établir un rapport de causalité entre l'entreprise et le dommage, ce qui est une preuve généralement toute faite. Le voiturier qui peut espérer se libérer par la preuve d'une force majeure, a toutes facilités pour en exciper quand elle s'est produite : car, tandis que l'accident fortuit, qui ne peut être rattaché à aucune cause certaine et précise, qui est le produit spontané de l'entreprise dommageable, garde un caractère anonyme, le préjudice dû à la force majeure est dans un rapport direct de causalité avec une force extérieure et toute puissante à laquelle on ne peut évidemment demander de comptes, mais qui agit ostensiblement : le vent, l'eau, le feu du ciel. La distinction proposée, conclut M. Bourgoin, dans son évolution dernière, substitue pour le juge la constatation d'un fait à l'appréciation d'une faute, ce qui est infiniment plus facile qu'une pesée arbitraire de responsabilité.

Il va sans dire qu'étant donnée la base légale et pour ainsi dire naturelle du risque professionnel, aucune clause spéciale ne pourrait en exonérer, ni en atténuer la rigueur.

Et si on se demandait quelle place fait au contrat la théorie du risque professionnel, on verrait qu'elle le considère seulement comme un fait de volonté ordinaire, ayant créé l'état de fait dont nous avons étudié les conséquences, comme le serait le fait d'un tiers qui, par tout

autre moyen et même au prix d'une contravention, se serait introduit dans l'entreprise. Il n'y aurait donc plus à opposer les tiers aux contractants, et les distinctions que nous avons posées en la première partie de cette étude n'auraient plus de raison d'être : l'obligation de réparer ayant son fondement légal dans la notion du risque créé, assumé, accepté, toute victime de l'industrie des transports, qu'elle ait contracté avec le voiturier ou qu'elle lui soit étrangère, sera également indemnisée.

Telle est dans son ensemble la théorie du risque professionnel (1), qu'on a proposé d'appliquer aux rapports du voiturier et du voyageur.

Ainsi, avec la responsabilité légale du fait des choses, « à côté du domaine très large de l'article 1382, qui restait le droit commun, apparaissait comme une sorte de terrain réservé et plus étroit, entr'ouvert à l'application de l'article 1384, § 1^{er} » et soustrait à l'influence de la faute. Par l'adoption du risque professionnel, on a étendu considérablement la sphère d'application du second de ces articles et de la théorie du risque, au détriment de l'article 1382 et du domaine de la théorie traditionnelle.

Après avoir jeté un rapide coup d'œil sur la jurisprudence française et les législations étrangères, nous dirons quelques mots de théories qui attaquent de front l'article 1382 lui-même et prétendent faire du risque l'unique fondement de toute responsabilité.

§ 2. — Le risque professionnel du voiturier en jurisprudence.

On chercherait vainement une décision par laquelle la jurisprudence déclarerait expressément se ranger au système du risque professionnel, ou même mentionnerait formellement dans ses motifs que la force majeure est la seule cause d'exonération du voiturier, à l'exclusion du cas fortuit (2).

Mais on trouve, par contre, que, dans nombre de ses solutions, elle a qualifié fautes de véritables cas fortuits, pour pouvoir les faire à ce titre supporter au voiturier ; ce sont là, en réalité, par la séparation pratique de plus en plus nette du cas fortuit et de la force majeure, des approbations partielles de la notion du risque professionnel.

(1) En 1871, M. Labbé signalait (S. 71.1.19) cette notion du risque professionnel et la déclaration étrangère au droit. Lorsqu'il fut question, à propos de la loi de 1898, d'introduire le risque professionnel dans les accidents du travail, on le présentait encore comme ne ressortissant aucunement des règles du droit, et il est bon nombre de jurisconsultes qui ne croient pas possible de le relier à des principes supérieurs. « Dans son ensemble, dit au contraire M. Teisseire, la loi de 1898 n'est qu'une application pure et simple des règles du droit commun », et il s'efforce de prouver que le risque professionnel s'harmonise parfaitement avec les principes juridiques (*op. cit.*, p. 261 et suiv.).

(2) V. cependant : Trib. civ. Seine, 23 janvier 1903, D. 1904.2.257.

Ce qui a permis à divers auteurs (1) de montrer la symétrie de la jurisprudence actuelle sur la responsabilité du transporteur avec la jurisprudence antérieure à 1898 sur celle du patron, de dégager de ses décisions une évolution semblable à celle qui amena récemment la loi du 8 avril 1898 sur les accidents du travail et de prévoir que cette jurisprudence, préparant la voie à une refonte législative, aboutirait à faire introduire dans nos lois le risque professionnel du transporteur.

Que la jurisprudence, d'abord réfractaire, sépare de plus en plus les deux notions de cas fortuit et de force majeure, pour laisser à l'entrepreneur la responsabilité des accidents inhérents à l'exploitation elle-même, c'est indiscutable.

Sont cas fortuit, avons-nous dit, toutes irrégularités d'exploitation, et tous accidents provenant des vices de la voie ou du matériel. Les vices du matériel sont la cause la plus fréquente des accidents de chemins de fer, et de nombreuses décisions mettent les accidents qui y puisent leur source à la charge du voiturier. Souvent la Compagnie excipe d'un vice caché pour y prétendre un cas fortuit qui l'exonère. Mais la jurisprudence, constate M. Picard (2), est très généralement fixée en ce sens que les transporteurs doivent répondre des défectuosités de leur matériel sans qu'il y ait lieu de tenir compte en leur faveur de tous les soins et diligences qu'ils ont mis à se procurer un outillage en bon état et de premier choix.

Dès 1866, le 27 novembre, la Cour de Paris (3) refusait de voir un cas libératoire dans la rupture du bandage d'une roue, bien qu'elle reconnaisse que la roue était de bonne fabrication, avait été reçue à la suite des épreuves d'usage et que le vice n'était manifesté par aucun signe extérieur. A maintes reprises, le tribunal de la Seine s'est inspiré des mêmes principes et a statué de même façon pour des accidents dus à une avarie de machine (4), à la rupture d'un essieu (5), ou d'un rail (6).

Il faut reconnaître toutefois qu'il n'y a pas sur ce point unanimité et que des décisions judiciaires ont considéré comme force majeure une avarie de matériel (7).

(1) Voir notamment : Bourgoïn, *op. cit.*, p. 76 et suiv. et l'exposé très documenté qu'il en fait.

(2) Picard, *op. cit.*, t. III, p. 462 ; M. Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n° 824 et t. III, n° 396, fait la même constatation.

(3) Paris, 27 novembre 1866, *Journ. Pal.*, 1867, p. 1222, D. 76.5.387.

(4) Châtillon-sur-Seine, 19 mars 1866, *Journ. trib. com.*, XVI, p. 179 ; Pontivy, 9 mars 1900, *Gaz. Pal.*, 1901, p. 45.

(5) Trib. civ. Seine, 7 mars 1862, *Journ. trib. com.*, XI, p. 525 ; 18 juillet 1862, XII, p. 159 ; 30 novembre 1865, XV, p. 311.

(6) Nevers, 1^{er} août 1867, *Journ. trib. com.*, XVII, p. 157.

(7) Seine, 16 juillet 1870, *Journ. trib. com.*, XX, p. 12 ; Versailles, 17 janvier 1900, *La Loi*, 26 mars 1900 ; Lyon, 20 mars 1901, *Gaz. jud. et com. Lyon*, 28-30 mai

Toutes les fois que des tribunaux mettent ainsi à la charge du voiturier les accidents provenant des vices de son matériel, et puisqu'ils ne permettent pas au transporteur d'écarter la responsabilité en établissant l'absence de faute par la preuve simultanée de la bonne fabrication, du bon entretien de son matériel et de l'absence de vices apparents, ils admettent une responsabilité sans faute, la responsabilité du cas fortuit, opposé à la force majeure. C'est la consécration implicite de cette vérité qu'il est des accidents qui ne peuvent guère être considérés que comme des aléas de l'exploitation, et que c'est au chef de l'exploitation à les supporter ; ce qui n'est autre chose que le principe du risque professionnel.

Cette consécration par la jurisprudence a même été explicite : « Attendu, dit un jugement très catégorique du tribunal civil de la Seine, en 1893 (1), qu'en dehors même de toute faute, la cause initiale peut découler de la difficulté de direction d'un véhicule de poids et de dimension considérables, de l'habileté plus ou moins grande du conducteur à évoluer sur un terrain relativement restreint, de l'obéissance plus ou moins rapide et complète de l'attelage, toutes choses qui sont absolument étrangères au voyageur, mais qui sont inséparables de l'usage par le transporteur d'un personnel choisi et d'un matériel qui lui appartient, que cet usage comporte les aléas de la profession qu'il exerce dans les conditions où il lui convient de l'exercer. »

C'est encore mettre les risques de l'exploitation à la charge du transporteur, que de refuser de voir un cas de force majeure dans un déraillement occasionné par un amoncellement de graviers sur la voie (2) ; dans le déraillement de plusieurs voitures provoqué par le brusque refoulement d'un train (3) ; dans un éboulement de la voie du chemin de fer (4) ; dans des brûlures causées à des voyageurs par une pluie d'escarbilles en ignition (5) ; dans un bris de glaces dû au heurt

1901, p. 469 : « Attendu qu'une avarie survenue au matériel d'exploitation d'une Compagnie de chemin de fer (en l'espèce, rupture de la bielle motrice de la machine) doit être considérée comme un événement de force majeure déjouant toute prévision et ne pouvant engager aucune responsabilité, s'il est démontré que le matériel a été construit suivant les règles de l'art, qu'il a été entretenu en bon état, et visité avec soin, qu'enfin il était impossible de déterminer la cause de l'accident. »

(1) *Le Droit*, 20 janvier 1895.

(2) Lyon, 3 février 1880, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 20 mars 1880.

(3) Trib. civ. Seine, 26 septembre 1899, *Recueil de jurisprudence de Marseille*, 1901.2.57.

(4) Trib. civ. Seine, 14 février 1901, *La Loi*, 12 juin 1901.

(5) Lyon, 24 novembre 1899, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 15 décembre 1899. — De même, pour le cas d'incendie allumé sur les terrains situés en bordure de la voie ferrée, par des flammèches échappées des locomotives des trains en marche : « Il appartient aux concessionnaires des chemins de fer, dit la Cour de Toulouse, le 6 mai 1902 (D. 1903.2.413), de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir un tel dommage, et l'impossibilité de l'éviter, fût-elle démontrée, ne saurait

de personnes placées sur la plate-forme par suite d'un brusque départ ou d'une brusque rencontre de tramways (1). Dans ces diverses hypothèses, le voiturier a été condamné sans qu'aucune faute précise ait été relevée contre lui, et par ce seul motif que l'accident était un événement de l'exploitation.

On retrouve, mais ici sous le voile d'une présomption de faute, cette idée de risque d'exploitation dans certains cas où une portière s'ouvre en cours de route sans que la cause en soit expliquée (2), et dans certains cas de déraillement sans cause apparente (3). Nous avons signalé, quand nous avons traité de la responsabilité délictuelle, un certain nombre de ces cas fautifs, mis à la charge du voiturier par la jurisprudence ; la raison en est que ces genres d'accidents ont en général une cause intérieure à l'entreprise ; c'est donc comme cas fortuits qu'elle les lui impose. Ajoutons-y un jugement rendu le 7 mars 1888 par le tribunal civil de la Seine (4), à la suite d'une collision de deux voitures : « Attendu... que l'accident dont il s'agit ne saurait être considéré comme résultant d'un cas de force majeure, l'exploitation de la Compagnie ayant pour objet les transports par voitures, pour lesquels il lui appartient de prendre toutes mesures soit dans le choix de son personnel, soit dans le choix de son matériel, à l'effet d'éviter les collisions de la nature de celles de l'objet du litige ; attendu que, en sa qualité de transporteur, la Compagnie « l'Urbaine » est respon-

les dispenser de le réparer, en l'absence de toute faute de celui qui en a été la victime. » En ce sens ; Bordeaux, 21 juin 1859, D. 59.2.187 ; Trib. civ. Bourges, 7 février 1895, D. 1900.2.289, 1^{re} espèce ; Agen, 17 mars 1897, D., *ibid.*, 2^e espèce ; Trib. civ. Seine, 23 décembre 1897, deux jugements, *Gaz. Trib.*, 28 janvier 1898 ; Trib. civ. Mayenne, 2 mars 1899, D. 1900.2.289.

(1) Aix, 17 mai 1899 et Lyon, 11 mai 1900, *France judiciaire*, 1901.2.130, et *Moniteur judiciaire de Lyon*, 29 mai 1900 : « Parce que ce bris aurait été évité si la glace avait été protégée par un système que la Cour n'a pas à indiquer, mais qu'il incombe à la Compagnie de rechercher pour empêcher ou prévenir de pareils accidents. »

(2) Riom, 27 janvier 1896, S. 1900.2.60 ; Douai, 23 janvier 1900, *Journ. arr. C. Douai*, 1900, p. 65 ; Seine, 20 juin 1901, *Gaz. Trib.* ; Paris, 19 février 1902, *Gaz. Pal.*, 1902.1.351. « Quoique ce jugement admette que les circonstances mêmes dans lesquelles un accident de personnes est survenu peuvent constituer une présomption de faute à l'encontre de la Compagnie, cette solution remarque M. Jossierand (*Ann. dr. com.*, 1902, 2^e p., p. 50), cadre parfaitement, sinon dans la forme, du moins quant au fond, avec la distinction qui tend à pénétrer la doctrine et la législation entre le cas fortuit et la force majeure. Le voiturier ne répond pas de la force majeure, c'est-à-dire de la cause étrangère (art. 1147, C. civ.), de l'événement « qui fait en quelque sorte irruption du dehors », « qui tombe dans le cercle de l'entreprise ; mais il répond du cas fortuit, c'est-à-dire de l'événement qui naît de l'entreprise, qui est le produit spontané de l'exploitation, et tel était bien le caractère de l'accident dont la Cour de Paris avait à s'occuper. »

(3) Voir principalement les deux arrêts de la Cour de Rouen, du 3 décembre 1898, S. 99.2.197 et 1900.2.60.

(4) Trib. civ. Seine, 7 mars 1888, *La Loi*, 22 mars 1888.

sable, vis-à-vis des tiers qu'elle transporte, des accidents survenus en cours de route... »

Veut-on un jugement, qui fasse supporter au transporteur un accident dont la cause demeure obscure et que l'état actuel de la science ne permet pas de prévenir ?

Le 23 octobre 1903, le tribunal de commerce de Marseille (1) décide que, bien que les causes produisant le patinement d'un tramway soient encore mal connues, si le phénomène se produit, c'est-à-dire, si le mouvement en avant de ce véhicule se continue malgré le serrage des freins, et qu'un choc et des blessures en soient la conséquence, la Compagnie des tramways, obligée de prendre toutes les précautions et de faire tous les sacrifices pour assurer la sécurité des voyageurs, en est responsable vis-à-vis des personnes blessées.

D'autres décisions ont mis à la charge des Compagnies de chemins de fer des accidents dus uniquement à une imprudence de la victime sous le prétexte que cette imprudence avait été provoquée par une faute du voiturier. Ainsi, par suite du défaut de fermeture d'une portière, un enfant pendant la marche du train, était tombé sur la voie et sa mère désespérée, se précipitant pour lui porter secours, s'était tuée. La Cour de Bordeaux, le 31 juillet 1889 (2), déclara « que cet acte irréfléchi était la conséquence directe, nécessaire et forcée de l'accident arrivé à l'enfant, et que la Compagnie était responsable de la mort de la mère qui en avait été la suite ». Sans doute, la malheureuse mère avait couru au devant du danger, mais il convient de tenir compte du sentiment maternel, irréfléchi et imprudent, mais bien excusable en pareille occurrence.

Ou même simplement parce que le voiturier aurait dû garantir le voyageur contre sa négligence :

« Le premier devoir et le principal souci des Compagnies de chemins de fer, dit le tribunal civil de Saint-Quentin, le 30 juillet 1902, doit être de protéger la vie des voyageurs, d'éloigner d'eux tout danger dans la traversée des voies qu'ils ont à faire pour gagner leur train, par des ponts ménagés à cet usage, et de les garantir même contre les risques de leur imprévoyance, de leur inattention et des préoccupations inséparables des déplacements et des voyages ; spécialement les Compagnies doivent maintenir libres, dégagés et préservés, les passages conduisant au train à prendre, pendant tout le temps qui s'écoule entre le moment de l'appel des voyageurs et le départ du train, et, à défaut d'avoir pris ces mesures, la Compagnie est responsable des conséquences des accidents survenus à un voyageur. »

« Est-on bien loin dans tout cela du Risque professionnel, dit M. Was-

(1) *Rec. Marseille*, 1904.1.34.

(2) *Journ. des arrêts de Bordeaux*, 1889.1.399.

selin (1), où la force majeure seule est cause d'exonération, et où la preuve de cette force majeure incombe à l'entrepreneur ? »

Et nous avons vu la jurisprudence libérer le voiturier quand la cause de l'accident, ne résidant pas dans le cercle même de l'entreprise, constituait une force majeure : c'était en cas d'éboulement de la voie par suite d'une trombe d'eau (2), de rupture d'un pont par une brusque inondation (3), d'assassinat dans un wagon au cours du trajet (4), de déraillement causé par une très violente tempête (5), ou par un animal qui s'est précipité sur les rails (6), de collision de trains survenue durant l'invasion allemande entre une machine isolée et un train militaire que commandait un officier supérieur et qui marchait à contre-voie, par ordre de ce dernier (7).

Le jugement le plus hardi que nous connaissions est aussi le plus récent : il date du 9 janvier 1904, émane du tribunal de commerce de la Seine (8), et poussant dans ses dernières limites le principe du risque professionnel, va jusqu'à déclarer le voiturier responsable de l'imprudence de la victime, provoquée par un fait anormal d'exploitation. Ce jugement constate qu'un court-circuit s'est produit dans l'exploitation du Métropolitain ; il se garde bien d'y voir une faute de la part de cette compagnie ; il ne nie même pas que ce soit là un cas fortuit impossible à éviter. Il constate ensuite qu'un éclair en est résulté, d'une intensité assez grande pour faire croire à la possibilité d'un incendie. Cet éclair a effrayé la dame Jean qui, sous l'empire d'une violente crainte, a commis l'imprudence de se précipiter hors de la voiture alors que le train s'était déjà remis en marche. Une chute s'ensuivit. Et pour ce seul motif, que le court-circuit, le fait de l'exploitation que l'état de la science n'est pas encore parvenu à conjurer, a été la cause initiale quoique bien indirecte de l'accident, le tribunal de commerce de la Seine a condamné la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain à réparer le préjudice qui est résulté pour la dame Jean des blessures que lui a faites sa chute.

Nous sommes en plein risque professionnel, et ce jugement marque l'aboutissement final d'un procédé qui avait commencé par séparer les

(1) Wasselin, *op cit.*, p. 83.

(2) Cass., 10 février 1868, *Journ. trib. com.*, XVII, p. 411.

(3) Cass., 15 juin 1875, S. 77.1.76.

(4) Cass., 3 avril 1883, S. 84.1.21 ; Paris, 16 décembre 1873, S. 74.2.216.

(5) Paris, 28 mai 1901, *Mon. jud. de Lyon*, 21 juin 1901 ; Trib. civ. Seine, 13 novembre 1868 : déraillement près de Narbonne, à la suite d'une tempête extrêmement violente, et sans qu'aucune imprudence dans la composition ni la marche du train pût être imputée aux agents de la Compagnie. Cité par Mazen, *op. cit.*, p. 102 ; Trib. civ. Seine, 18 février 1888, *La Loi*, 29 mars 1888.

(6) Paris, 28 mars 1901, D. 03.2.506.

(7) Trib. civ. Seine, 13 novembre 1870, dans Bruère, *op. cit.*, p. 110.

(8) Trib. com. Seine, 9 juin 1904, *Gaz. Trib.*, 17 février 1904.

deux notions de cas fortuit et de force majeure, pour laisser au voiturier la responsabilité des cas fortuits comme inhérents à l'exploitation elle-même (1).

Mais ce n'est là qu'une décision isolée ; en réalité, bien que l'impression qui se dégage de la jurisprudence française soit des plus vagues et des plus flottantes, et si l'on a pu dire avec quelque apparence de vérité que la théorie du risque y est virtuellement contenue, un simple coup d'œil jeté sur son ensemble, tel que nous avons essayé d'en dresser fidèlement le bilan, suffit à nous convaincre que l'idée de risque ou d'obligation légale est très loin encore de lui être devenue familière (2).

§ 3. — Le risque professionnel du voiturier en législation comparée.

Outre la législation anglaise qui ne considère comme phénomène libérateur que l'« Act of God », « la force de Dieu ou des ennemis de la Reine », plusieurs Parlements ont formellement imposé aux voitu-

(1) C'est de même façon que la jurisprudence avait inauguré son évolution en faveur des ouvriers. La loi de 1898 est venue la couronner et a mis à la charge du patron les fautes de l'ouvrier qui ne sont pas fautes lourdes et que l'ouvrier est fatalement amené à commettre, par l'habitude du danger.

(2) C'est surtout en Allemagne et en Italie que la théorie du risque a été mise en avant comme « plus conforme au sentiment juridique contemporain ». — Sur la doctrine étrangère, trouvant que la théorie classique était devenue insuffisante et qu'il importait de la transformer et d'en étendre la portée, voir les références données dans Pisier, *op. cit.*, p. 188, note. — La jurisprudence italienne a suivi une pente analogue à celle de la jurisprudence française, mais elle est plus avancée ; ses progrès ont été continus. Après s'être contentée d'une imprudence « imperceptible », elle en vint à présumer la faute *in re ipsâ*, dans le dommage lui-même. Enfin, « par crainte de devoir pousser la logique de l'illogisme jusqu'à l'inadmissible, elle abandonne franchement la notion de la faute en reconnaissant que « ces principes ne sont pas expressément sanctionnés par le Code civil en vigueur » (Turin, 16 juillet 1891) cité par Orlando, *Saggio di una nuova teoria sul fondamento della responsabilità civile* (Palerme, 1894), p. 60), ouvrage analysé dans Pisier, *passim*, et n° 123. Nous y trouvons un arrêt de la Cour de Naples, du 17 janvier 1883, et un autre de la Cour de Florence, du 31 mai 1875 (Orlando, p. 60 et 63); ce dernier rend une Compagnie responsable « puisqu'en jouissant des avantages, elle doit, par une égale réciprocité, supporter les préjudices occasionnés par elle, en vertu de l'aphorisme connu *Secundum commodum quisque sentit, idem onus subire tenetur* ». — Sur cette évolution, voir encore un article de Giacomo Venezian, dans l'*Archivio giuridico*, 1898, p. 135, cité dans Jossierand, note D. 1900.2.293, avec un article de Coviello, *La responsabilità senza colpa*, dans la *Rivista italiana delle Scienze giuridiche*, 97.1.188.

Pour l'Allemagne, la Haute-Cour de Munich en arrive à dire que le seul fait d'employer une locomotive constitue une faute, en une décision analysée par M. Romieu, dans des conclusions rapportées S. 97.3.33.

En Hollande aussi, on signale des tendances à élargir l'idée de responsabilité. *Rev. trimestr.*, 1903, p. 420.

riers, ou au moins à certains d'entre eux, l'obligation de supporter les cas fortuits.

En réalité, ces diverses législations : austro-hongroise, allemande et suisse, dont les lois allemandes sont le pivot, ne se prononcent pas — ce n'est pas leur rôle — entre les diverses théories qui se disputent la prépondérance ; elles se bornent à consacrer des solutions pratiques.

Quand il s'est agi de les rattacher à des principes généraux, quelques auteurs, s'en tenant au renversement de la preuve qu'elles consacraient, renversement de preuve qui est le principal résultat obtenu par la responsabilité contractuelle, en ont conclu, sans pousser plus loin leur analyse, que ces législations avaient sanctionné les principes contractuels. Encore, disait M. Zens, n'est-il pas sûr qu'elles aient voulu s'y référer ; tout ce qu'on en peut tirer certainement, c'est qu'elles ont par un texte formel, établi une présomption de faute à la charge du voiturier ; le renversement de preuve en a découlé.

C'est seulement quand s'est précisée et transplantée la notion du risque admise à l'étranger bien avant de l'être en France, que l'on a remarqué dans ces législations un second caractère distinctif, qui les faisait sortir du domaine de la faute contractuelle et édicter une responsabilité sans faute. Les termes mêmes qu'elles comportent : *vis major*, « accident extérieur inévitable », montrent bien leur préoccupation d'exonérer le voiturier seulement en cas de force majeure, cette expression étant prise dans son sens strictement technique, à l'exclusion du simple cas fortuit (1).

Ces termes auraient pu être plus clairs encore : la loi allemande de 1871 — dit M. Saleilles (2), résumant les incertitudes qu'elle a engendrées — s'applique à tous les accidents arrivés par le fait de l'exploitation ; « la Compagnie en est responsable, indépendamment de toute hypothèse de contrat passé entre elle et la victime... elle en est responsable de plein droit, à moins qu'elle ne prouve la force majeure ou la faute de la victime. On sait les théories que l'on a émises en cette matière. Il s'agit, a-t-on dit, de responsabilité contractuelle reposant sur une clause de garantie tacite. Cette explication est manifestement impossible, puisque le texte, dans sa généralité, s'applique au cas

(1) Remarquons, après Exner, que, même en Autriche, malgré la précision toute particulière du texte, malgré la préoccupation du législateur de définir ce qu'il entend par le « cas inévitable » qui exonère le voiturier, la jurisprudence et l'opinion dominante n'avaient pas aperçu ce caractère extensif de la responsabilité, et interprétant le texte par l'admission d'une responsabilité contractuelle, avaient « établi pour le voiturier une responsabilité plus douce que le législateur avait voulu abandonner. Ils ont refait la loi au lieu de l'appliquer. »

(2) Saleilles, *Etude sur la Théorie générale de l'obligation, d'après le 1^{er} projet de Code civil pour l'Empire allemand*, p. 357.

d'accidents dont serait victime même l'individu étranger à la Compagnie et qui ne pourrait invoquer contre elle aucun rapport de contrat. D'autres disaient qu'il y avait faute présumée ; cette conception pouvait paraître assez exacte, puisqu'on réserve le droit d'écarter la responsabilité de la Compagnie en prouvant le cas fortuit. On a répondu avec raison cependant que le cas fortuit, admis comme décharge de la Compagnie, était uniquement la force majeure, indépendante de tout fait émanant de la Compagnie ou de ses agents, et qu'en dehors de cette hypothèse, il y avait place pour le fait personnel au chef de l'entreprise ou à ses subordonnés, non constitutif de faute à la charge de personne... Il s'agit bien d'une véritable responsabilité légale, indépendante de la faute. En réalité, nous sommes en présence d'un risque dont la responsabilité a été mise par la loi à la charge du chef d'industrie. »

1. *Autriche-Hongrie*. — Deux lois, l'une autrichienne, l'autre hongroise, spéciales toutes deux aux entreprises de chemins de fer, édictent la responsabilité de plein droit des Compagnies, en ne leur laissant d'échappatoire que par la preuve d'un cas de force majeure.

a) Loi autrichienne du 5 mars 1867 (1) (art. 1 et 2). — « En cas de blessures ou de mort d'un homme, survenues dans l'exploitation d'un chemin de fer mû par la vapeur, il y a présomption que l'accident est arrivé par la faute de l'entreprise. L'entreprise ne sera exonérée qu'au cas et dans la mesure où elle prouverait que l'accident est arrivé par un cas inévitable (force majeure, *vis major*), ou par le fait inévitable d'un tiers, de la faute duquel elle n'est pas responsable, ou par la faute de la victime elle-même. »

b) Loi hongroise du 7 juillet 1874 (2). — « En cas de mort et de blessures des voyageurs, la Compagnie de chemins de fer, alors même que sa ligne n'est pas encore livrée à la circulation, est responsable de plein droit, à moins qu'elle ne prouve que la mort ou les blessures ont été causées par une force majeure ou par le fait d'un tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute du défunt ou du blessé lui-même. »

2. *Allemagne*. — La loi d'Empire du 7 juin 1871 (3), applicable à l'Alsace-Lorraine (4), portant le titre de « Loi concernant les indemnités dues à raison des morts ou des blessures occasionnées par l'ex-

(1) Texte cité par Exner, *La notion de la force majeure*, p. 27 ; et par le *Recueil manuel des lois de chemins de fer*, publié à Vienne par Manz (3^e éd.), p. 219 et 220.

(2) Voir cette loi analysée par M. Horn, membre du Parlement hongrois, dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264, traduction Lyon-Caen ; et *Annales de Droit commercial*, 1901, p. 325. — Comp. sur ce texte, Esdemann, *Das Recht der Eisenbahnen*, § 135, p. 698.

(4) Ainsi que le déclare expressément l'ordonnance de promulgation de la loi fédérale, en date du 1^{er} novembre 1872.

exploitation des chemins de fer, des mines, etc., et qui s'inspirait d'une loi prussienne du 3 novembre 1838 (1), décide, dans son article 1^{er} que « lorsque, dans une exploitation de chemins de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par la force majeure ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée » (2).

3. *Suisse*. — La loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 (3), relative à la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et de bateaux à vapeur dit, dans son article 2, que toute entreprise de ce genre « est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû soit à la force majeure, soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres personnes non employées pour le transport, sans qu'il y ait eu faute imputable à l'entreprise, ou enfin que l'accident ait été causé par la faute de celui-là même qui a été tué ou blessé ? » Il y aurait lieu d'y ajouter le cas où il serait prouvé que la personne tuée ou blessée

(1) La loi prussienne, du 3 novembre 1838, relatée par Exner (*op. cit.*, p. 26) a un article 25 ainsi conçu : « Les entreprises de chemins de fer sont responsables de tout dommage qui arrive dans le transport aux personnes transportées et à leurs biens. Elles ne peuvent s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que le dommage est arrivé par une faute de la victime ou par un accident inévitable. » — Cette loi avait d'ailleurs son équivalent dans la législation de plusieurs Etats. Cf. Lehmann, *Blessures et morts sur les chemins de fer allemands*. — En Prusse même, elle avait été précédée dans cette voie par la jurisprudence, « qui invoquait en sa faveur un prétendu principe coutumier allemand ». Saleilles, *op. cit.*, p. 377.

(2) Les *Annales de Droit commercial* nous rapportent en 1901 (p. 325-326) une décision du Tribunal de l'Empire, du 22 juin 1899, qui appliquant cette disposition à un accident qui avait sa source dans la nature menaçante de l'entreprise elle-même, dit que ces sortes d'accidents ne doivent pas être ramenés à une notion de « force majeure », puisque pour établir un règlement sur le danger causé en soi par le chemin de fer, sans apparition d'aucune faute, la loi a aggravé la responsabilité de l'entrepreneur en ce qu'il doit répondre des suites dommageables de tous accidents qui ont été déterminés par l'exploitation et par ses risques propres ; — ce qui confirme l'interprétation de M. Saleilles.

Notons que la même loi donne une solution tout autre à propos des autres catégories d'accidents dont elle s'occupe, par exemple ceux occasionnés par l'exploitation des mines. L'exploitant n'est plus déclaré responsable de plein droit (art. 2). M. Picard explique cette distinction par la difficulté qu'éprouve le voyageur dans la constatation des causes des accidents de chemins de fer. Picard, *op. cit.*, t. III, p. 519.

Quoi qu'il en soit, cette loi allemande a apporté dans la réglementation de notre difficulté un soin méticuleux, et de même que la loi prussienne de 1838 avait servi de modèle à la loi autrichienne de 1867, de même la loi fédérale de 1874 allait inspirer tour à tour, la loi hongroise de 1874 précitée, et la loi fédérale suisse du 1^{er} juillet 1875.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 739. — Voir le texte intégral dans Hürlimann, *Die Eisenbahngesetzgebung*, p. 122.

s'était mise en rapport avec l'entreprise en commettant un acte criminel, déloyal ou contraire aux prescriptions de police (1).

Cette loi a été formellement maintenue en vigueur par l'article 58 de la loi fédérale du 29 mars 1893 « sur les transports par chemins de fer et par bateaux à vapeur » (2).

C'est toujours le même principe du risque professionnel : la responsabilité du transporteur est basée expressément sur le seul caractère dangereux présenté par l'entreprise (3).

4. *Danemark*. — La loi danoise du 26 mars 1898 « sur la réparation des dommages causés par l'exploitation des chemins de fer » (4), faisant, elle aussi, supporter aux Compagnies tous accidents qui ne sont pas inévitables pourrait, au même titre, être rattachée au risque professionnel aussi bien qu'à la faute contractuelle.

Nous y lisons en effet, sous l'article 1^{er} : « La réparation des dommages aux personnes causés par le voyage sur les chemins de fer de l'Etat ou un usage quelconque de leur matériel d'exploitation, tant aux voyageurs qu'à toutes personnes autres que les employés de chemins de fer de l'Etat, soumis, en cette qualité, à des règles particulières d'indemnité, est à la charge de l'exploitation, à moins qu'il ne soit établi que la victime a causé elle-même le dommage, intentionnellement ou par inadvertance, ou que ce dommage ne pouvait être évité, malgré tout le soin et l'attention que l'exploitation des chemins de fer impose à l'administration et aux employés, aussi bien en ce qui touche le mode d'exploitation qu'en ce qui concerne le matériel... » ; et sous l'article 6 : « Les dispositions ci-dessus trouveront une application correspondante aux chemins de fer privés, qui seront assimilés à cet égard aux chemins de l'Etat ; il en sera de même des chemins de fer déjà concédés. »

Les dispositions particulièrement favorables de toutes ces législations ne font d'ailleurs pas une situation privilégiée aux voyageurs, mais toutes les victimes des exploitations visées en profitent également, qu'elles soient ou non liées à l'entreprise par un contrat de transport.

(1) Ce dernier membre de phrase semble faire allusion au cas de l'individu voyageant frauduleusement sans billet au détriment de la Compagnie.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1894, p. 475.

(3) Alfred Martin, *Etude des lois fédérales sur la responsabilité civile*, p. 10 et suiv. — « Les entreprises de tramways sont soumises, dit le tribunal fédéral suisse, le 19 juillet 1898 (*Ann. dr. com.*, 1899, p. 248), aux dispositions de loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur. Notamment, elles ne peuvent se décharger de la responsabilité d'un accident survenu dans leur exploitation, qu'en établissant que cet accident est dû à la force majeure ou à la faute de la victime. »

(4) *Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 581.

SECTION III. — Le risque, seul fondement de toute responsabilité.

Dans une première section, poursuivant l'étude du mouvement de jurisprudence qu'a occasionné la responsabilité du fait des choses et des conséquences dont il est susceptible, nous avons donné le terme de l'évolution auquel a été insensiblement amenée la pratique, et nous avons constaté que certaines de ses décisions avaient pu être détachées de la faute pour être rattachées à un fondement nouveau : le risque.

Dans une deuxième section, nous avons montré comment cette notion de risque avait été étendue par la doctrine à cette chose complexe qui s'appelle une industrie, dans le but de régir, d'abord, les rapports du patron avec l'ouvrier, puis les rapports du voiturier et du voyageur ; et nous avons vu qu'ici encore, certaines décisions judiciaires avait virtuellement abandonné le principe de la faute et supposaient à la charge du patron, ou du voiturier, à côté de la responsabilité découlant des fautes, une garantie des risques.

Voilà donc des situations particulières dans lesquelles le risque est devenu un principe général, dominant et englobant les divers aspects de la responsabilité, aussi bien la responsabilité du fait personnel et du fait d'autrui que la responsabilité du fait des choses.

Il nous reste à indiquer très sommairement la tentative hardie d'un certain nombre d'auteurs qui, se refusant à retomber dans la sphère d'influence de la vieille théorie en dehors de ces hypothèses particulières et chaque fois que l'accident n'a pas pour cause un objet inanimé, rêvent d'un divorce complet entre la responsabilité et la faute. Synthétisant et systématisant les idées que les hardiesses de la pratique contiennent en germe, ils dégagent clairement et dans toute son ampleur la théorie du risque.

Comment s'y sont-ils pris pour faire jaillir des articles 1382 à 1386, par une ingénieuse interprétation, le principe qui doit répondre aux exigences de la société transformée et au sentiment plus vif de la responsabilité qui s'est emparé des consciences modernes.

La vieille citadelle de la faute était minée de toutes parts : l'article 1384-1° dont on avait considérablement étendu le domaine, était aux mains de l'ennemi ; nous verrons tour à tour cet ennemi déloger son adversaire des articles 1386, 1385 et 1384 en entier ; c'est seulement quand il se sera rendu maître de ces ouvrages avancés qu'il émettra la prétention d'enlever la place par la conquête définitive des articles 1383 et 1382.

Séparer de la faute la responsabilité du fait des bâtiments, du fait des animaux et du fait d'autrui, sera, dit-on, d'autant plus facile que les articles 1386 et 1385 ne font, pas plus d'ailleurs que l'article 1384,

mention de la notion de faute, et qu'on avait même eu quelque peine à les y rattacher. Il avait fallu, pour admettre que ces articles ne dérogeraient nullement au principe de la personnalité des fautes, trouver le biais de la présomption de faute que, la plupart du temps, on déclarait irréfragable. Mais une présomption irréfragable de responsabilité, pour qui va au fond des choses, n'est qu'un cas de responsabilité sans faute, puisqu'une personne, exempte en réalité de toute faute, peut fort bien être déclarée responsable de ce chef.

C'est sous l'article 1386, relatif à la ruine d'un bâtiment, qu'on avait le plus difficilement réussi à faire admettre cette présomption, car la loi, au lieu de déclarer le propriétaire responsable purement et simplement, se contentait de la part de la victime de la preuve d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien, moyennant quoi elle la chargeait de la réparation ; c'est à propos de cet article aussi qu'en premier lieu on contestera qu'il suppose la faute, en le disant le siège du risque de la propriété.

Pour ce qui est de l'article 1385, propre au fait des animaux, et de l'article 1384, en ce qu'il concerne la responsabilité du fait d'autrui, on aura recours au même procédé, glissant derrière une solution incontestée que l'on respecte d'ailleurs, une notion de risque qu'aurait cachée jusqu'ici une prétendue présomption de faute. (1) Dans ces deux arti-

(1) D'après la théorie traditionnelle, l'article 1385 déclarant responsable celui qui devait veiller sur un animal, trouve la faute : si l'animal était sous sa garde, dans le défaut de surveillance, et s'il était échappé, dans le défaut de surveillance ou encore la négligence initiale qui auraient permis sa fuite. — Dans la même théorie, on rattache généralement la responsabilité des maîtres et commettants édictée par l'article 1384 au principe d'une faute personnelle, soit en la faisant découler plus spécialement de l'autorité et consister en un relâchement dans la surveillance : *culpa in vigilando*, soit en s'en tenant à l'idée d'un mauvais choix, *culpa in eligendo*, soit en combinant ces deux idées. — Voir cependant, dans Fromageot, *De la faute*, liv. II, sect. II, chap. 1, l'exposé et la discussion de certains systèmes qui prétendaient rattacher toutes les responsabilités du fait d'autrui à des idées d'imputation légale, de cautionnement légal et forcé, et particulièrement celle des maîtres et des commettants à une idée de mandat.

Ces solutions, démontre la théorie nouvelle, sont en elles-mêmes indépendantes de toute idée de faute. Pourquoi dès lors faire intervenir cette notion inutile et d'ailleurs inexacte ? M. Demogue (*Revue trimestrielle*, 1904, n° 1, p. 177) est d'avis que « la jurisprudence comprend l'article 1385 comme établissant une sorte de risque professionnel : *Ubi emolumentum, ibi onus esse debet*. Ainsi, le propriétaire, le gardien de l'animal, tel l'aubergiste qui loge des chevaux dans son écurie, sont responsables du dommage, parce qu'ils tirent de cette possession un bénéfice ». On pourrait y joindre l'exemple jugé par la Cour de Dijon, le 10 décembre 1896 (D. 97, 2, 454). Après avoir posé en principe que le propriétaire est déchargé quand l'animal n'est plus en sa possession et qu'il l'a, en vertu d'un contrat régulier, remis à un tiers, qu'en pareil cas la responsabilité incombe à celui qui a le dépôt de l'animal, elle applique ce principe au preneur qui, en vertu d'un contrat de cheptel, s'est engagé à nourrir et soigner les animaux qui en sont l'objet.

Notons toutefois que la question de savoir si celui qui a la garde d'un animal sans

cles, dira-t-on, la réparation du dommage est fondée sur le rapport de causalité se rattachant à un pur fait matériel, et l'on a les risques de l'utilisation du fait des animaux et du fait d'autrui.

Et, quand on aura ainsi, d'abord détaché « timidement quelques cas particulièrement douteux dans lesquels l'influence de la faute était bien minime, qui sortaient déjà à moitié de la conception traditionnelle », puis attaqué plus audacieusement le principe de la faute dans l'ensemble des responsabilités du fait d'autrui et du fait des choses où cette notion est bien obscurcie, bien incertaine, et où aussi se sont montrées plus pressantes les nécessités sociales, par un besoin tout naturel d'harmonie, on s'en prendra directement aux articles 1382 et 1383 eux-mêmes qui semblaient le domaine réservé de la faute, et on en fera sortir encore la notion du risque. Le jour où seront admises ces solutions, l'évolution sera complète, et la théorie de la faute n'existera plus qu'à l'état de souvenir.

en faire usage, peut être soumis comme tel à la responsabilité édictée par l'article 1385 du Code civil est controversée. — Pour l'affirmative : voir Besançon, 26 août 1869 (impl.), D. 70.2.187 ; Cass., 3 décembre 1872, D. 73.1.337 ; Paris, 13 janvier 1892, D. 92.2.141 ; et surtout Poitiers, 7 décembre 1903, D. 1904.2.180, d'où il résulte que doit être réputé se servir d'un animal ou l'avoir à son usage, non seulement celui qui l'emploie au genre de travail auquel il est habituellement affecté, mais encore celui qui en retire un profit personnel au moyen de sa propre industrie, et spécialement un hôtelier qui reçoit les chevaux de ses clients dans son écurie, soit en percevant une rémunération directe pour le prix de l'hospitalisation, soit simplement pour achalander son établissement à raison de cette commodité ; cet aubergiste sera donc responsable, à l'exclusion du propriétaire de l'animal, alors du moins qu'il n'est pas établi que celui-ci soit vicieux. En ce cas la responsabilité du maître qui a omis d'en avertir le gardien momentanément découle des articles 1382 et 1383 du Code civil. — Pour la négative : voir Paris, 10 mars 1892, D. 94.2.115 ; Alger, 18 janvier 1899, D. 1901.2.14 ; Douai, 31 mars 1903, D. 1904.2.453. Cette seconde opinion refuse en réalité de sanctionner l'idée de risque, s'en tenant à la faute : elle se motive par cette remarque que l'article 1385 ayant un caractère exceptionnel et découlant de la connaissance présumée que le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert a de ses habitudes et de ses vices, et par suite des dangers à prévoir, ce qui a fait édicter à son encontre une présomption légale de faute. Les motifs ni le texte de cet article, ni les principes généraux du droit, ne se prêtent à une extension comprenant celui qui a simplement la garde d'un animal, ce dernier par suite ne peut en être responsable que dans les termes des articles 1382 et 1383. En ce sens : Laurent, *Principes de droit civil français*, t. XX, n° 627.

M. Huc (t. VIII, n° 451) mentionne l'opinion devenue quasi-unanime, d'après laquelle l'article 1385 renferme une présomption irréfragable, et il poursuit : « Une Cour a donné son expression la plus énergique à ce système, en décidant que le propriétaire d'un animal est responsable du dommage causé par ce dernier, quand même il établirait qu'aucune faute ne lui est imputable, et qu'il est impossible d'assigner une cause au fait de l'animal (Besançon, 3 décembre 1881, D. 82.2.151). Mais s'il en est ainsi, cela prouve que la responsabilité dont nous parlons est attachée uniquement à la qualité de propriétaire indépendamment de toute idée de faute, et qu'elle est comme une charge de la propriété. Il vaudrait mieux adopter franchement cette idée..., que de continuer à mettre en avant des aphorismes qui ne sauraient satisfaire la raison. »

La plupart des auteurs qui ont tenté cette généralisation opposent le principe nouveau du Risque au principe ancien de la faute ou au moins les juxtaposent, remplaçant le second par le premier, sans trouver entre eux de fusion ou de conciliation possible (1).

M. Teisseire (2), au contraire, essaie, dans un système ingénieux, de ramener à l'unité ces deux fondements de la responsabilité ; il élargit la notion de faute ; « en lui enlevant, dit-il, son caractère moral, la faute se perdra dans le risque ».

Leur façon de légitimer leurs conceptions a beaucoup de points de contact.

Sans presque d'exception, ils croient « à l'abri de toute discussion sérieuse que le législateur de 1804 ait voulu placer la faute à la base de la responsabilité et qu'il ait été dominé par cette pensée dans tout le chapitre des délits et des quasi-délits » (3).

Mais à la faveur de leur méthode nouvelle, les premiers, après s'être ingénies à montrer, comme nous venons de le voir, que certains cas prévus par ces textes, certaines solutions par eux imposées et acceptées de tout le monde, consacraient des responsabilités sans faute, s'en prirent à l'article 1382 lui-même : s'appuyant sur ce que la place occupée par le mot « faute » n'est que secondaire, ils ont prétendu que ce mot « n'avait pour but que de désigner l'auteur volontaire du fait » (4), et que les termes importants de ce texte étaient « tout fait quelconque » ; puis ils ont profité de la généralité même de cette expression pour en exclure toute idée de faute et s'autoriser à introniser le principe du Risque au cœur même de la théorie traditionnelle.

M. Teisseire, lui, s'en tient à la conception du législateur : tous ces articles peuvent, d'après lui, recevoir une explication suffisante par l'idée de faute et la préoccupation des auteurs du Code de placer en vedette les mots « tout fait quelconque » se comprend par ce motif que le principe de la faute leur paraissant s'imposer sans contestation possible, ils ont cru suffisant de l'exprimer, préoccupés surtout d'en bien montrer toute la généralité. Ils ont cru trancher toutes les difficultés par une faute présumée ou prouvée ; quelques conséquences

(1) Voir Bailby, *Du fondement juridique de la responsabilité du patron* (Bordeaux, 1900).

(2) Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité* (Aix, 1901).

(3) On a cependant parfois invoqué en sens contraire cette phrase de Bertrand de Greuille qui est la formule même de la théorie du risque : « Tout individu est garant de son fait ; c'est une des premières maximes de la société ». (*D. Rép.*, v° *Resp.*, p. 296, note 1, n° 6).

(4) « C'est l'expression populaire, c'est le cri de la victime elle-même », ajoute M. Saleilles. Un fait positif qui a été voulu et qui a causé un dommage, n'est-ce pas, dans sa matérialité, une faute ? »

sont peut-être en désaccord avec le principe ; il n'en tirera pas argument.

Mais, n'acceptant de la pensée du législateur que ce qui s'est traduit en formule impérative, et traitant le reste comme conception pure, M. Teisseire fait le bilan des règles législatives par lesquelles il se tient pour lié :

« L'article 1382, dit-il, qui seul prononce le mot de faute, si l'on ne veut pas chicaner sur l'importance respective des mots, se borne à exiger une faute, sans nulle part nous la définir ou nous donner une règle qui nous permette de la préciser. Restée inexprimée, la pensée intime du législateur n'est pas devenue la loi... et nous pourrions donner au mot faute, dépourvu de sens par lui-même, le contenu qu'il nous plaira, comme nous apprécierons librement la nature du lien de causalité entre cette faute et le dommage, ainsi que l'étendue de la réparation, tous points sur lesquels notre article reste muet. »

Et après avoir examiné dans le même esprit les articles subséquents (1), il conclut que : « sauf quelques décisions de détail faciles à respecter, le Code ne donne aucune direction précise à l'interprète. Celui-ci est donc libre. Tout le chapitre des délits et quasi-délits se résume en quelque sorte dans l'article 1384, § 1^{er}. On doit admettre une responsabilité du fait personnel et à côté d'elle une responsabilité du fait des choses et du fait d'autrui.

« Nous savons que ce mot n'a aucun sens précis. En aurait-il même un, signifierait-il strictement ce que la tradition lui faisait signifier, notre recherche ne serait pas arrêtée pour si peu. Pourquoi admettre que l'article 1382 est limitatif ? Tout ce qu'il exige, c'est qu'on ne laisse pas une faute sans responsabilité ? Défend-il qu'on établisse une responsabilité sans faute ? Rien dans son texte ne l'indique. Seule, la méthode traditionnelle pouvait le prétendre. Notre méthode nous laisse libre de construire à côté d'une théorie de la faute, et en respectant les textes, une théorie plus large des risques » (2).

Soit qu'ils répudient complètement la faute, soit qu'ils la respectent, extérieurement au moins, les deux théories, par des développements sensiblement égaux (3), arrivent au même résultat : l'englober sembla-

(1) « Rien ne vient indiquer, dit-il, par exemple, que l'article 1386 soit limitatif. Que le propriétaire, dans certaines conditions soit rendu responsable, voilà tout ce qu'il exige et tout ce qu'il faut respecter comme une règle. Que d'autres personnes puissent être incriminées, que d'autres conditions soient jugées suffisantes, le texte ne s'y oppose en rien. Notre liberté reste donc entière. L'article 1384, § 1^{er}, de son côté, n'énonce non plus aucune distinction, aucune restriction qui puisse arrêter le développement de la libre recherche scientifique. » Teisseire, *op. cit.*, p. 150.

(2) Teisseire, *op. cit.*, p. 151.

(3) La seule différence que l'on remarquera sera, chez M. Teisseire, un souci plus

blement dans une notion plus large, lui faire perdre toute individualité, la sacrifier au risque.

Et sous le nom de théorie du Risque, ils désignent une théorie qu'ils s'efforcent de rendre conforme à une notion de justice harmonisée à notre vie actuelle, qu'ils appliquent quelle que soit la nature et l'origine du fait qui donne lieu à responsabilité, et qu'ils développent avec une vigueur inattendue.

Lorsqu'un dommage se produit, il appartient au législateur non pas d'examiner si le fait est contraire à la morale ou funeste à la société, ce qui est faire de la morale ou du droit pénal (1), mais de rechercher s'il y a lieu, au mieux de la justice et de l'utilité sociale, d'en déplacer la charge définitive.

Faire abstraction de la perte causée, s'en tenir à l'appréciation de la conduite de l'auteur et déclarer que, sans faute, personne n'est responsable, sont autant d'hérésies : « Ce qui caractérise la responsabilité civile, ce n'est pas un éloge ou un blâme, ce n'est pas une peine ou un acquittement, c'est une charge pécuniaire. Et cette charge pèsera toujours sur quelqu'un. Si vous l'enlevez à l'un, ce sera pour la rejeter sur un autre. Au sens large il y a toujours une personne responsable. Si ce n'est pas l'auteur, ce sera la victime. On n'a pas le droit de s'en tenir à l'appréciation de la conduite de l'un d'eux, car toute indulgence excessive à son égard serait une sévérité excessive vis-à-vis de son adversaire... Le seul moyen d'être juste et de tout concilier est d'accepter une formule qui s'applique entièrement à tous les intéressés. Il ne s'agit pas de juger la conduite d'une personne, il s'agit de faire un choix et de déterminer qui, de tous les participants à un dommage, doit en supporter la charge définitive » (2).

Et pour que ce choix soit équitable, il faut tenir la balance égale entre l'auteur et la victime, ce que ne fait pas la théorie traditionnelle.

Les causes possibles de dommage peuvent être ramenées à deux grandes classes : « il y a fait de l'homme, c'est-à-dire que l'homme a joué dans l'événement un rôle plus ou moins direct et prépondérant ; il n'y a pas fait de l'homme, c'est-à-dire que l'influence dominante a été celle d'éléments indisciplinés, de forces matérielles non appropriées.

grand et surtout plus affiché de ne jamais empiéter sur les dispositions du droit positif, de ne jamais admettre de solutions inconciliables avec les prescriptions des articles 1382 et suivants.

(1) Cette circonstance que le fait ne serait contraire ni à la morale, ni au droit pénal, n'empêche aucunement qu'un dommage ait été causé à un individu et par suite que se pose la question de la réparation.

(2) Tisseire, *op. cit.*, p. 153-154.

C'est cette dernière classe qui, au sens strict, constitue le cas fortuit et la force majeure. »

Lorsque la théorie traditionnelle fait supporter à la victime ce cas fortuit et la force majeure, elle donne une décision sinon juste, du moins nécessaire, puisqu'il n'y a pas de choix possible. Mais là où elle devient injuste et où la théorie nouvelle s'en sépare, c'est lorsqu'elle étend le cas fortuit et la force majeure jusqu'à y comprendre, non plus seulement le fait des éléments, mais encore le fait de l'homme exempt de faute.

Si alors en effet, pour le fait fautif, l'équilibre reste parfait, chacun supportant sa faute et la faute commune retombant sur chacun en proportion de l'importance attribuée à chacune des deux fautes, la victime supporte tous les faits non fautifs, quelle que soit la personne de qui ils émanent : le fait des éléments, sa faute à elle, son fait et le fait de l'auteur, alors que celui-ci supporte sa faute seule.

L'équité appelle, pour compléter la règle « à chacun sa faute », une autre règle analogue « à chacun son fait », et si l'on trouve injuste d'édicter à la charge de l'auteur de l'acte une responsabilité sans faute, n'est-il pas bien plus injuste encore de laisser cette responsabilité à la charge de la victime.

« Ils sont tous deux exempts de faute, soit. Mais tandis que la victime l'est absolument, l'auteur, si nous osons le dire, l'est toujours un peu moins. Après tout, c'est son acte qui a causé le dommage. Après tout c'est lui, la cause. Il n'a peut-être servi que de prétexte à la fatalité. C'est toujours lui qui l'a fourni ce prétexte, et la victime n'a fait que le subir. » Et puis, si l'acte avait donné de bons résultats, il en aurait profité et n'aurait pas cherché si une part de ces profits revenait à la Providence : il les aurait tous pris pour lui et à juste titre. « Si le même acte produit un dommage et un bénéfice, l'auteur a-t-il jamais eu l'idée de faire participer la victime à ce bénéfice ? Et cependant il trouve naturel de lui faire supporter le dommage (1). »

Quand on est en présence d'une faute très légère, la culpabilité disparaissant presque, les adeptes de la faute essaient d'étayer leur théorie par l'équité : « La loi ne peut balancer entre celui qui se trompe et celui qui souffre. » A ce moment-là, ils ont au fond abandonné l'idée de faute. Pourquoi dès lors ne pas rejeter complètement le masque et dire, allant jusqu'au bout : « La loi ne peut hésiter entre celui qui donne les coups et celui qui les reçoit ? »

« Au fond de la répugnance à admettre la responsabilité du simple fait, il y a peut-être aussi une autre considération : la peur d'écraser l'activité sous les charges, la peur d'arrêter ainsi la vie sociale. C'est que les auteurs traditionnels s'imaginent peut-être qu'on attribuera au

.. (1) Teisseire, *op. cit.*, p. 157.

fait les mêmes conséquences qu'ils attribuent à la faute, qu'il suffira qu'un fait ait eu une influence certaine sur un dommage pour qu'on en fasse supporter toute la charge à son auteur. »

C'est que, pour eux, l'idée de peine atténuée par l'idée de réparation, qui forment la base de leur théorie, aboutissent au principe de la réparation intégrale appliqué à toute faute sans qu'on soit obligé de déterminer exactement la part d'influence qui lui est imputable. « Une analyse exacte exigerait que l'on précisât non seulement la part de dommage qui revient à l'auteur du fait incriminé, mais aussi la fraction de cette part qui revient à la faute dans le fait » pour ne régler la réparation que sur le résultat chaque fois que le fait a plusieurs causes, et que le même fait exempt de faute eût causé le dommage, ou au moins un dommage moindre.

Une nécessité pratique venait corroborer ces considérations théoriques ; le désir d'élargir la théorie de la faute qu'on trouvait fort étroite : « De là, l'incrimination des fautes les plus légères qui n'impliquent vraiment aucune culpabilité. De là, la suppression de toute graduation de peine malgré la gravité diverse des fautes. De là, la suppression de toute graduation dans la réparation malgré l'influence diverse des fautes sur le dommage. »

Pour nous, les cas de responsabilité seront assez nombreux. La cause unique de responsabilité étant quelque chose comme le fait, le principe unique, lui aussi, d'après lequel la réparation variera sera normalement : « n'attribuer à un fait que la charge des conséquences qu'il a véritablement entraînées », et non plus la réparation intégrale quand le dommage a plusieurs causes, ou quand le fait n'a pas déterminé le dommage, n'a fait qu'en aggraver les conséquences, ou n'en a changé en rien la quotité ou l'étendue.

Partant de ces principes, les partisans de la théorie du risque recherchent, « en présence d'un dommage, à quelle activité, à quel fait on peut le rattacher et quelle influence ce fait a exercé sur son arrivée ». Et c'est là pour eux tout le problème de la responsabilité.

Et d'abord, il y a toujours une autre personne que l'auteur, qui a joué un rôle dans le dommage, et c'est la victime. Il est essentiel de préciser quel a été son rôle, car de même que dans la théorie traditionnelle, la responsabilité de l'auteur était atténuée par la faute de la victime, de même dans notre théorie elle doit être atténuée par son fait, et tandis que la faute commune constituait une hypothèse un peu exceptionnelle, le fait commun qui lui correspond sera l'hypothèse presque normale.

Très généralement, en effet, tout dommage naît de la rencontre de deux activités : auteur et victime ont agi, et tous ces actes comportent des risques. L'accident se présente comme un choc ; le moins résis-

tant en a souffert, est victime, mais sans qu'on puisse, de par cette seule circonstance que l'un des deux corps est plus dur que l'autre, déclarer le plus dur responsable. Le choc seul a produit l'accident ; reste à savoir non pas la résistance plus ou moins grande des activités qui en ont souffert, mais seulement, laquelle de ces deux activités en a eu l'initiative : celle qui a préparé, a causé la rencontre, en sera responsable.

Il est rare que la victime ait joué un rôle plus ou moins passif, qu'elle n'ait en rien contribué à l'accident ; le plus souvent la rencontre est l'œuvre commune des deux activités. Dans la proportion où elles y ont travaillé, elles sont responsables de ses résultats fâcheux. Ce n'est plus la réparation intégrale, ni la réparation graduée, c'est la réparation proportionnelle : « Tout dommage doit être réparti entre l'auteur et la victime dans la mesure où chacun d'eux l'a causé par son fait. »

C'est cette formule qu'il faudra appliquer, tant à la responsabilité du fait personnel qu'à celles du fait des choses et du fait d'autrui, qui n'en sont que des succédanés.

Ce n'est pas exister, c'est agir qui comporte des risques ; au lieu que ce soit la victime qui les supporte, la justice veut donc que l'auteur d'un dommage supporte une part de responsabilité proportionnelle à l'intensité de l'initiative qu'il a eue dans l'accident.

Or, chaque activité individuelle en est arrivée pour devenir plus puissante à s'asservir d'autres activités, activités de personnes ou activités de choses. Pour que cette augmentation de puissance n'amène pas de résultats injustes, il faut qu'elle corresponde à une augmentation de responsabilité. « Où serait la justice si, après avoir protégé la victime contre le fait personnel de l'auteur qui sera d'ordinaire d'une mince gravité, on la laissait sans défense contre les forces souvent formidables dont cet auteur a la disposition ? »

L'homme devra donc répondre, non seulement de son activité propre, mais encore des activités étrangères qu'il a faites siennes pour diminuer son labeur ou augmenter sa puissance, et du fait des forces matérielles dont il possède la maîtrise, soit pour les avoir créées, soit pour se les être appropriées. Ici encore l'initiative appelle la responsabilité, et notre formule de tout à l'heure en donnera la mesure : « Chacun est responsable du dommage qu'il cause, dans la mesure où il le cause. » C'est l'étalon qui trouve son application dans le cycle entier du fondement de la responsabilité.

Un contrat était-il intervenu, créant entre l'auteur et la victime des droits et des devoirs, le dommage pouvant s'y rattacher par un lien de causalité plus ou moins direct, on devra faire remonter au contrat une part plus ou moins grande du préjudice qui en dérive. Et ce contrat, étant le résultat de deux activités, étant dû à la coopération de deux

personnes, ainsi la responsabilité de chacune d'elles sera plus ou moins atténuée par la participation de l'autre (1).

Quelle sera la mesure de la réparation ?

Quand l'acte a été volontaire de la part de son auteur et a causé le dommage, il a créé à proprement parler le risque, il y a eu de la part de l'auteur « acceptation ou appropriation des risques ». On exige de plus, pour déclarer un individu responsable d'un dommage, que ce dommage ait pu entrer en ligne de compte dans la prévision des risques, qu'il y ait eu « adaptation de la volonté au dommage causé ». Plus l'acte sera spécial, plus cette prévision deviendra nette et plus aussi la réparation devra s'approcher de la réparation intégrale ; lorsque cet acte est général, on n'a pu prévoir que très vaguement et par une sorte de moyenne abstraite les risques qu'il peut occasionner ; il a été moins facile de les éviter ; de telle sorte que, si un dommage arrive, « on ne fera supporter à l'auteur que cette évaluation forfaitaire » (2).

Telle est dans ses grandes lignes, et d'après M. Teisseire, l'ossature de la théorie du risque.

« Que l'on n'ait pas peur, s'écrie M. Saleilles, de décourager l'initiative ! L'action ne craint pas les risques, elle craint seulement l'incertitude. » Or, par le caractère forfaitaire et limité de l'indemnité nous favorisons plutôt son développement puisque nous diminuons cette incertitude en même temps que nous épargnons à l'activité des charges trop lourdes qui, s'abattant sur elle de façon inattendue, l'écraseraient sous des dommages-intérêts sans limites.

A d'autres points de vue plus spécialement économiques et utilitaires, ajoute M. Saleilles, le principe du risque présente encore certains avantages qui, par rapport à l'ensemble de la vie sociale juridique et économique, le rendent désirable.

« Tout dommage est un fait regrettable au point de vue social. Car

(1) Il en résulte une différence se rapprochant de la différence traditionnelle, d'après laquelle on répond dans la faute aquilienne de sa *levissima culpa*, tandis que dans la faute contractuelle, on exige seulement une *culpa levis*. Que l'on parle du choix que les parties ont pu faire l'une de l'autre, de la confiance qu'elles ont dû nécessairement s'accorder, il y a là toujours un acte d'initiative qui doit supporter sa part dans le dommage qui en découle.

(2) On voit une fois de plus par là combien la théorie du risque tient un grand compte des éléments psychologiques, et en faisant cette enquête subjective de façon générale, elle adopte l'appréciation *in abstracto* qu'elle reproche à la théorie traditionnelle. Malgré l'épithète d'objective qu'on lui donne, combien loin nous sommes d'une théorie objective, qui s'en tenant au fait matériel, ne considérerait la volonté de l'auteur ni pour l'existence de la réparation, ni pour son étendue. Tout ce qu'on peut en dire avec vérité, c'est qu'elle a su se dégager des considérations morales.

il amène une déperdition de richesses et de forces sans production correspondante. »

Le but à poursuivre est donc de prévenir ces dommages le plus possible et une fois qu'ils sont arrivés, de tâcher d'en rendre le fardeau moins lourd.

Pour les prévenir, le pouvoir social use parfois directement de prescriptions particulières, commandant certaines mesures de prudence. Mais c'est toujours à l'intérêt individuel qu'il faut s'adresser en dernière analyse.

Avec la théorie de la faute, les activités avaient bien intérêt à éviter de causer des dommages. Mais surtout dans les organisations compliquées, où la faute est très difficile à démêler, elles pouvaient espérer en éluder la charge. Et comme toute prudence est en elle-même une entrave coûteuse, elles s'en désintéressaient trop facilement.

Avec cette règle, au contraire, plus d'espoir d'échapper à une responsabilité de son fait. On est sûr que, sans enquête plus approfondie, la simple participation à un dommage amènera certain sacrifice pécuniaire et dans les organisations compliquées, cette participation est comme établie *a priori*. De là, par le seul mécanisme de l'intérêt, un redoublement de vigilance et d'attention, un soin de tous les instants pour ne pas être une source de préjudices.

« Quand un dommage s'est produit il n'y a plus à revenir sur le fait accompli ; mais il est légitime de chercher à le rendre moins onéreux pour l'économie générale. Or, c'est un axiome de sens commun qu'un fardeau est moins lourd quand il est partagé, et à ce point de vue encore, le principe du risque constitue un progrès sur la théorie traditionnelle. Tandis que celle-ci, s'en tenant à une faute plus ou moins grave de l'auteur apparent, lui impose toute la perte, la théorie du risque, prenant en considération toutes les activités qui y ont participé, nous la répartissons entre elles et ainsi chacune n'en supporte plus qu'une fraction. »

Nous ne prolongerons pas cette diversion théorique nous avons cru pouvoir nous permettre, pour montrer en une vue d'ensemble, l'aboutissement de toutes ces idées nouvelles, dont la situation du voiturier vis-à-vis de ses voyageurs, engendrant la grave question de la responsabilité des accidents du transport, a été, avec celle du patron vis-à-vis de ses ouvriers, le point de départ et le premier champ d'application.

Nous avons parcouru d'étape en étape cette curieuse évolution qui en est arrivée à donner pour fondement à la responsabilité, au lieu de l'idée de faute, celle de simple dommage. Les règles directrices que, dans chaque système, nous avons esquissées, ne sont pas toujours appliquées dans leur simplicité. A l'extrême multiplicité et com-

plexité des rapports sociaux doit correspondre une combinaison aussi variable et aussi souple de tous ces principes.

Leur mise en œuvre dans notre matière spéciale des accidents de voyageurs est aussi utile qu'intéressante. Nous y consacrerons notre troisième partie.

TROISIÈME PARTIE

LA MISE EN ŒUVRE DE CE RECOURS, D'APRÈS LA JURISPRUDENCE ACTUELLE

Nous connaissons les multiples théories admises ou proposées relativement à la responsabilité du voiturier ; l'ordre même dans lequel elles sont écloses (1) et duquel nous avons essayé de nous rapprocher dans notre exposé, nous a conduit : des moins favorables au voyageur, progressivement jusqu'aux plus favorables.

Il nous faut maintenant montrer par le détail la mise en œuvre du recours, afin de nous rendre plus intimement compte de la situation que fait à la victime la jurisprudence française ; et si ses solutions ne nous satisfont pas, une quatrième partie sera nécessaire, dans laquelle, par manière de conclusion, nous étudierons le moyen d'y apporter une amélioration.

Disons aussitôt que nous aurons fort peu à nous occuper des théories hardies qui se sont séparées de la faute, puisque les tribunaux et les Cours n'en ont guère fait d'application en notre matière. Nous ne nous attarderons même pas, sauf sur deux ou trois points plus particulièrement intéressants à indiquer, les solutions auxquelles aboutirait leur adoption. Car, si nous ne sommes pas ennemi d'un certain assouplissement des textes aux nécessités de la pratique, nous estimons que dans l'état actuel de la législation, on ne saurait s'affranchir de la faute, et que les raisonnements dont s'autorisent les partisans du risque, poussés à l'extrême, sont des plus dangereux, puisqu'ils n'aboutissent à rien moins qu'à permettre au juge de tourner la loi, pourvu qu'il y mette la subtilité désirable. Si la situation créée au voyageur se recommande à l'attention du législateur, « ce n'est pas à la jurisprudence de préparer, par ses arrêts, la voie dans laquelle il doit, suivant elle, entrer, elle dont la mission se renferme dans la stricte application du droit existant » (2). En législation même, il est permis de se demander si la multiplicité des accidents qui échappent aux prévisions

(1) Nous avons essayé des classifications et un ordre méthodique ; il n'y a cependant dans ce développement rien de rigoureux et à bien des époques, les décisions et opinions contradictoires se sont heurtées.

(2) Liège, 12 novembre 1898, D. 1900.2.295.

humaines et à leurs investigations est une raison péremptoire qui doit altérer le principe d'éternelle raison qui les régit : *Casus a nullo præstantur*.

Quoi qu'il en soit, c'est entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle que la lutte a été la plus chaude en jurisprudence ; un parti important de la doctrine, même parmi ceux qui n'admettent pas que l'on puisse déduire du Code de 1804 la responsabilité contractuelle du voiturier, propose de l'introduire dans notre législation par un texte formel ; nous nous appliquerons donc tout particulièrement à mettre en lumière les divergences qui différencient ces deux systèmes, afin de fortement motiver notre conclusion.

Mais comme nous avons remarqué que dans toutes les théories, même dans les théories contractuelles les plus absolues, la responsabilité délictuelle régit certaines hypothèses très voisines du contrat : (voyageur sans billet et sans droit) ; comme nous verrons bientôt qu'il est certaines circonstances où tous les partisans de la responsabilité contractuelle sont forcés d'en admettre la défaillance : (action intentée par l'associé d'un voyageur en son nom personnel) ; comme certains systèmes contractuels laissent une place plus ou moins grande à la responsabilité délictuelle du voiturier : (tels ceux de MM. Féolde, Guy, Sarrau, Cotelle, Chavegrin) ; comme enfin nous avons admis le concours des responsabilités contractuelle et délictuelle, et par suite la survivance de cette dernière, il nous semble plus rationnel en même temps que plus simple d'étudier séparément l'opposition qui existe, non pas entre la responsabilité délictuelle et une responsabilité contractuelle dont l'étendue varie avec les conceptions de chacun de ses partisans et n'a rien d'absolu, mais bien entre le recours délictuel et le recours contractuel pris en eux-mêmes. L'adaptation aux diverses opinions sera des plus simples et se fera d'elle-même ; nous aurons donné ainsi les règles à appliquer à doses plus ou moins fortes dans tous les systèmes qui se disputent la prépondérance, en acceptant la théorie de la dualité des fautes. Il ne restera plus qu'à les adapter : soit exclusivement dans les systèmes absolus, soit distributivement dans la mesure que les systèmes intermédiaires assignent à chacun, soit d'après le choix qu'auront fait les victimes dans le système admettant qu'ils puissent s'offrir concurremment à elles.

Dans autant de chapitres différents, nous dirons : qui, à la suite d'un accident de voyageurs, peut agir en responsabilité ; — contre qui peut s'exercer son recours ; — devant quel tribunal il doit porter son action ; — dans quels délais ; — ce qu'il lui faut prouver ; — ce qu'il obtiendra ; — et s'il a pu, par une convention anticipée, renoncer en tout ou en partie à ce recours.

Nous aurons exposé alors les conditions d'exercice et la réglementation de l'action en indemnité : il ne nous restera plus qu'à conclure.

CHAPITRE PREMIER

LES VICTIMES AUXQUELLES UN RECOURS EST ACCORDÉ.

Est victime, avons-nous dit, et, à ce titre, possède une action en dommages-intérêts, toute personne à laquelle l'accident cause préjudice.

Si le voyageur a été simplement blessé et tant qu'il reste en vie, lui seul peut poursuivre la réparation du dommage que lui inflige sa blessure. L'indemnité est destinée à faire rentrer dans son patrimoine une somme équivalente à celle dont l'a frustré l'accident, et le remettra dans une situation pécuniaire analogue à celle dont il jouissait antérieurement ; partant, aucune autre personne ne se trouvera lésée.

Mais, s'il négligeait d'user de son recours, et surtout s'il mourait des suites de ses blessures ou s'il était tué sur le coup, un préjudice pourrait en résulter pour une foule de personnes de qualités différentes : héritiers, créanciers, parents, patrons, associés, amis...

Nous aurons à rechercher, dans chacun de ces cas, qui sera admis à agir en indemnité.

Et il nous faudra préciser, dans chaque hypothèse où la demande en réparation sera introduite par une personne autre que la victime elle-même, à quel titre elle en pourra user : de son propre chef, ou du chef de la victime.

Il y a des circonstances où, incontestablement, le plaideur agit de son chef : lorsqu'un commerçant veut rendre un voiturier responsable de la mort de son associé, ce n'est pas l'action née en la personne du défunt qu'il met en mouvement ; il n'a point qualité à cet effet ; il se plaint du tort qu'on lui a causé, à lui, en le privant du concours d'un collaborateur utile. Quand le demandeur est un proche de la victime, procédant sans être son héritier ou successeur, il ne peut pas, ne succédant point, user des actions du *de cujus* ; s'il se pourvoit contre le transporteur, ce n'est que sur le fondement d'un droit propre, et à raison d'un dommage qu'il a personnellement ressenti.

L'embarras existe seulement là où le voiturier est en présence d'un ayant cause universel ou à titre universel de la victime : soit de quelque successeur testamentaire ou *ab intestat* du voyageur, soit de l'un de ses créanciers. Les actions nées d'un accident de personnes se transmettent-elles aux successeurs et peuvent-elles être exercées par les créanciers ? ou créanciers et successeurs ne peuvent-ils, comme les

tiers dont nous venons de parler, se prévaloir que de torts subis par eux-mêmes ?

Cette difficulté se complique d'une autre : la responsabilité conventionnelle fonctionne-t-elle quand la demande en réparation est introduite par une autre personne que la victime elle-même, par un de ses héritiers ou de ses créanciers ? S'armera-t-elle du contrat passé en dehors d'elle, et alléguera-t-elle l'inexécution d'obligations *ex contractu* ? Ou n'aura-t-elle d'autre responsabilité à mettre en œuvre contre le voiturier que celle qui dérive de délits ou de quasi-délits positivement prouvés ?

Examinons en détail le jeu de ces difficultés : d'abord, quand le voyageur est blessé sans que mort s'en suive, puis quand le voyageur meurt des suites de l'accident, enfin quand le voyageur a trouvé instantanément la mort dans l'accident.

SECTION I. — Le voyageur est blessé sans que mort s'en suive.

Victime dans sa personne, le voyageur peut n'avoir reçu qu'une égratignure sans gravité : si la blessure est insignifiante, n'ayant pas subi de préjudice appréciable, il n'aura pas de recours (1).

Mais chaque fois que la blessure lui aura occasionné un préjudice, le voyageur jouira d'une action en indemnité contre le voiturier (2), et fondera cette action, d'après le système que l'on adopte et les distinctions que nous avons énoncées, soit sur le contrat, avec tous les avantages qui en résultent pour lui, soit sur les articles 1382 et suivants.

Il se peut qu'au moment de l'accident, le voyageur n'ait constaté aucune lésion ni aucune altération de santé, et que, plus tard, des désordres tels que ceux que nous avons mentionnés se manifestent. S'il arrive à prouver que ces désordres sont bien la conséquence de l'accident, il aura, de ce chef, droit à réparation (3).

L'obtention d'une première indemnité, convenue à l'amiable ou accordée par décision de justice, ne met pas obstacle à une demande en supplément d'indemnité, si une aggravation imprévue des conséquences de l'accident se manifeste (4). Il n'y a pas identité d'objet entre les deux

(1) Trib. com. Seine, 21 février 1880, *Bull. ann.*, 1880, p. 19.

(2) L'action en responsabilité peut être introduite au nom et dans l'intérêt de la victime par ses représentants légaux : il en est ainsi, notamment, pour les mineurs et les interdits victimes d'accident. — Le mari peut aussi agir au nom de sa femme, comme maître des actions mobilières qui lui appartiennent : Sourdât, t. I, n° 38 ; Aubry et Rau, t. IV, § 445 ; Larombière, sur les art. 1382 et 1383, n° 36 ; Conseil d'Etat, 6 décembre 1895, S. 98.3.3. — *Contrà* : Liège, 18 avril 1894, D. 96.2.91.

(3) Trib. civ. Marseille, 8 août 1868, *Bull. ann.*, 1872, p. 86 ; Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. III, n° 407 ; Picard, *op. cit.*, t. III, p. 491.

(4) Non seulement quand la première allocation n'avait que le caractère d'une

demandes, puisque la demande en révision d'indemnité est fondée sur des faits nouveaux consistant en l'aggravation. La renonciation à toute indemnité ultérieure ou la transaction intervenue sur une première action ne s'y opposeraient même pas, si le changement de situation de la victime était resté hors des prévisions des contractants. Ce qui s'explique, puisque leur consentement a été déterminé par une erreur commune sur la gravité de la blessure, et donc sur l'objet de la transaction (1).

Quid s'il refuse ou néglige d'intenter son action ? Le voyageur peut, par une renonciation expresse, mode d'extinction de toutes les obligations de droit commun, éteindre son action en indemnité ; il peut en faire remise tacite s'il ne l'exerce pas et laisse ainsi s'écouler le temps de la prescription. Ses créanciers subiront peut-être de ce fait un dom-

provision : Cass., 23 mai 1870, *Bull. ann.*, 1870, p. 150, mais aussi quand elle était fixée à titre définitif : Req., 10 décembre 1861, D. 62.1.123 ; Aix, 2 avril 1870, D. 71.2.241 ; Trib. civ. Seine, 26 mars 1866 ; Lamé-Fleury, *Code annoté*, p. 669. — Ce droit n'est pas reconnu aux voyageurs en Angleterre.

Il faut, bien entendu, que l'aggravation de l'état de la victime soit une conséquence normale de l'accident, et non par exemple le résultat de la façon défectueuse avec laquelle elle a cru devoir se traiter elle-même, ou de la non-observance des prescriptions du médecin.

(1) Paris, 11 août 1868, S. 69.2.72 ; D. 68.2.186 ; 16 juillet 1870, D. 71.2.169 ; 16 décembre 1896, D. 97.2.172 ; 19 août 1890, *Gaz. Trib.*, 1^{er} octobre 1890 : « Une transaction intervenue sur une action en dommages-intérêts dus par suite d'un délit ou d'un quasi-délit ne lie définitivement les parties qu'à l'égard du préjudice existant au moment où elle a été consentie et du préjudice ultérieur, ayant pu raisonnablement rentrer dans leurs prévisions ; et cette transaction ne saurait faire obstacle à une demande en supplément de dommages-intérêts si, par suite de circonstances nouvelles, l'état du blessé vient à s'aggraver dans des proportions qui constituent une situation nouvelle. »

A un point de vue plus général, consulter sur le point de savoir si les renonciations aux indemnités dues pour dommages physiques à la personne empêchent tout recours pour aggravations postérieures de la blessure et complications imprévues, une très intéressante dissertation de M. Perreau, *Revue critique*, 1902, p. 401 et suiv. — Cet auteur montre le principe de la revision des indemnités judiciaires (chaque fois que s'est produit dans l'état de la victime une modification assez sensible pour que l'indemnité allouée cesse de correspondre au préjudice qu'elle subit), s'implantant de plus en plus en jurisprudence, sanctionné par la loi du 9 avril 1898 (art. 19) et apte à résoudre le plus équitablement possible pour toutes les parties les difficultés nombreuses qui s'élèvent à ce sujet. Les tribunaux se réservent souvent expressément ce droit de revision : Ainsi, pour ne citer que celui-là, un jugement du tribunal civil de Douai, du 14 mars 1904, confirmé par la Cour de Douai, le 1^{er} avril 1905 (sauf les chiffres), condamne la Compagnie du Nord à verser à M. Jardillier, ingénieur en chef des ateliers Cail, atteint en suite de la catastrophe d'Arleux du 27 septembre 1902 d'une affection de la colonne vertébrale lui interdisant tout travail, « une somme de 40.000 francs et à lui servir une rente viagère et annuelle de 12.000 francs pendant quatre ans, l'état du blessé devant être examiné à nouveau à l'expiration de ce délai pour permettre, s'il y a lieu, une nouvelle évaluation du préjudice causé ».

mage indirect. Ne pourraient-ils pas, s'appuyant sur l'article 1166, exercer son recours de son chef afin d'éviter la perte qui les menace ?

Le tribunal civil de la Seine, à deux reprises différentes, le 9 janvier 1879 (1) et le 12 janvier 1882, considérant qu'il y a dans l'action en recours un droit exclusivement attaché à la personne, a refusé aux créanciers le droit d'agir à ce titre. Dans une note sous le premier de ces jugements, M. Labbé formule une distinction conforme aux vrais principes du droit, qui aboutirait dans la grande majorité des cas à une solution tout opposée : « Les nombreux auteurs qui voient, dit-il, dans l'action en indemnité une action exclusivement attachée à la personne (2), sont dans le vrai lorsqu'il s'agit d'un préjudice moral, et que l'exercice de l'action suppose l'appréciation d'un intérêt moral, mais semblent bien faire erreur quand il s'agit d'un préjudice pécuniaire : diminution de patrimoine ou gain manqué ». Il lui paraît rationnel « d'assimiler, dans ce cas, l'action pour réparation d'un dommage à la personne physique, à l'action en dommages-intérêts fondée sur un délit ou un quasi-délict commis contre les biens. Ce qui est de plus équitable, le but principal de cette action étant de compenser par une indemnité pécuniaire, la diminution du patrimoine qui a résulté des débours directement occasionnés par l'accident et de l'incapacité de travail qui en a été la conséquence » (3).

Pour les héritiers éventuels et les donataires habituels, la question ne se pose même pas : le droit des premiers ne naît qu'à la mort ; les seconds n'ont aucun droit.

Si la victime mourait de toute autre manière que des suites de l'accident, pendant l'instance ou avant d'avoir exercé son droit, pourvu qu'aucune renonciation ou prescription ne soit intervenue, ses héritiers pourraient, sauf controverse, exercer de son chef l'action en indemnité qui a pris naissance dans sa personne et fait partie de l'actif de sa succession.

(1) S. 81.2.21, et la note de M. Labbé.

(2) Voir notamment Sourdat, *op. cit.*, t. I, nos 73 et suiv.

(3) Voir, dans Huc (*op. cit.*, nos 199 à 201), une critique à la fois de l'opinion du tribunal de la Seine et de celle de M. Labbé. La conclusion de M. Huc est que « les créanciers ne peuvent pas exercer l'action en réparation du préjudice causé à la personne physique de leur débiteur », mais « ce n'est pas comme l'a jugé le tribunal de la Seine, par cette considération qu'une telle action serait attachée à la personne du sujet, mais parce que l'objet de cette action ne fait pas partie du gage commun ». L'opinion de M. Labbé, comprenant dans ce gage, non seulement les droits et actions existant dans le patrimoine, mais encore les biens à venir du débiteur, donc le droit aux dommages-intérêts correspondant à un appauvrissement dû à la faute d'un tiers, lui semble reposer sur une confusion entre l'idée de crédit qui n'est basé que sur de simples expectatives et l'idée de gage qui ne s'étend pas au delà du gage réel.

SECTION II. — Le voyageur meurt des suites de l'accident.

Le fait par le voyageur qui plus tard, a succombé à ses blessures (1), d'avoir, de son vivant, déduit son droit en justice et obtenu des dommages-intérêts pour raison de cette lésion, n'empêche pas ceux qui justifieraient qu'un préjudice résulte pour eux de son décès, d'intenter de leur chef une action qui, de toute évidence et dans toutes les théories, sera forcément délictuelle. Il n'y a entre les deux instances identité ni de personnes, ni de cause, ni d'objet (2).

Si le décédé a renoncé à toute indemnité ou seulement à toute réclamation nouvelle, il n'a pu négocier qu'en ce qui concerne sa propre action, et a laissé intact le droit de toutes personnes qui par la suite pourraient être, de par sa mort, lésées dans leurs intérêts ou leurs affections (3).

Si enfin, le décédé n'a pas agi encore, ou si, l'instance étant en cours, sa mort est survenue avant la fin des débats, la solution reste la même : son décès fera naître une action nouvelle et distincte, au profit de tous ceux qui pourront invoquer un chef personnel de préjudice (4).

Mais, dans ce dernier cas, n'y a-t-il pas pour les héritiers du défunt et pour ses créanciers une autre voie de recours possible : ne peuvent-ils pas intenter aussi l'action même du *de cujus*, exercée en son lieu et place ?

Pour ceux qui admettent que le recours du voyageur était contractuel, tous ses successeurs à titre universel trouvent toujours dans son patrimoine l'action du contrat, car ils peuvent invoquer le bénéfice de toutes les conventions passées par le défunt, leur auteur. Et exercée par eux, cette action conserve son même caractère contractuel.

Mais que peuvent-ils réclamer par cette action contractuelle ?

D'après la Cour de Bruxelles et la Cour de cassation de Belgique (5), l'héritier ou le créancier, exerçant l'action même du défunt, invoquant le contrat passé par leur auteur avec le voiturier, ne peuvent demander par l'action *ex contractu* qui leur compète à titre d'ayant

(1) La victime d'un accident, qui meurt en cours de traitement, n'est pas présumée morte des suites de cet accident ; ceux qui le prétendent doivent en rapporter la preuve. Rouen, 28 novembre 1903, *Rec. des arrêts de Rouen*, 1903, p. 268.

(2) C. Paris, 15 juillet 1875 ; *Bull. ann.*, 1880, p. 68 ; Trib. com. Seine, 25 juillet 1874, *Bull. ann.*, 1880, p. 67.

(3) Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 492 ; Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, p. 419 et arrêts cités.

(4) Paris, 11 août 1868, cité par Picard, *op. cit.*, t. III, p. 492.

(5) Bruxelles, 22 juillet 1891 et Cass. belge, 29 décembre 1892, D. 93.2.299 ; Bruxelles, 9 décembre 1897, *Pas. belge*, 98.2.52 et Cass. belge, 30 juin 1898, *Pas. belge*, 98.1.254. — Voir aussi Chavegrin, note S. 96.2.225 *in fine*.

cause, rien autre chose que la réparation du préjudice éprouvé par la victime elle-même, à l'exclusion du dommage matériel et moral qu'ils peuvent avoir personnellement souffert. En effet, si, faisant valoir comme représentant leur auteur, les droits qui résultent de la convention, ils usent naturellement des avantages que la victime aurait eus et s'appuient quand et comme elle l'aurait fait, sur le contrat et sur les engagements qui en résultent, il est certain qu'ils ne peuvent en tirer plus de droits que cet auteur lui-même, dans le patrimoine duquel ils l'ont trouvée. Sa mort n'a pas pu modifier les droits créés par la convention, et les effets n'en peuvent être différents de ceux qu'elle aurait produits si elle avait été exercée par la victime. Or, l'action, exercée par la victime elle-même, n'eût pu être basée que sur le seul préjudice directement éprouvé par elle à raison du coup qui la frappait, et des conséquences dommageables qu'elle aurait personnellement et réellement subies. « Il suit de là que l'action en dommages-intérêts que des héritiers fondent sur le contrat de transport formé par leur auteur, ne peut tendre, au cas d'inexécution, qu'à la réparation que leur auteur, pour le supposer fictivement continué, aurait pu réclamer personnellement. »

Les héritiers ou créanciers veulent-ils déduire en justice, non les droits du voyageur, mais une prétention qui leur appartient à eux-mêmes, invoquant non le dommage qu'a souffert l'individu transporté, mais celui qu'elles éprouvent personnellement en conséquence de sa mort accidentelle, et par suite du fait du voiturier, ils ne peuvent plus parler de contrat, ni d'obligation contractuelle ; aucune convention n'ayant eu lieu entre demandeurs et voiturier, celui-ci n'est tenu envers ceux-là que par application des articles 1382 et suivants du Code civil, qui leur fournissent une autre action essentiellement distincte, afférente à ce dommage, et qu'ils peuvent exercer de leur chef concurremment avec celle qu'ils trouvent dans le patrimoine de leur auteur.

Nous ne pensons pas que ce raisonnement soit péremptoire : évidemment, les héritiers, exerçant les droits de leur auteur, ne peuvent en prétendre plus qu'il n'en aurait eus lui-même. Mais quel était le droit stipulé au contrat : c'était le droit d'être indemnisé de tout le dommage prévu au contrat de transport ; or, la mort rentrait dans les prévisions des parties, et puisque le voyageur stipulait aussi bien au nom et pour le compte de ses héritiers qu'en son nom propre, l'obligation du transporteur semble bien être de s'obliger à réparer le préjudice résultant pour le voyageur ou ses héritiers de l'inexécution du contrat et le droit de ces héritiers doit être de se faire indemniser par l'action du contrat, même du préjudice qu'ils ont personnellement éprouvé par la mort du voyageur.

Pour ceux qui s'en tiennent à la responsabilité délictuelle du voiturier, la question de la dévolution même de l'action aux ayants cause uni-

versels reste douteuse : L'action qui a pris naissance en la personne de la victime, dit-on, dans une première opinion, a un caractère exclusivement personnel comme la réparation d'une diffamation, et par suite, n'est pas transmissible tant qu'elle n'est pas traduite en justice. « Si la partie était morte après avoir intenté l'action, lisons-nous en un jugement du tribunal civil de la Seine (1), elle ferait partie du patrimoine ; si la mort est survenue avant, toute action de son chef paraît épuisée. » « En effet, argumente le tribunal civil de Toulouse, le 17 avril 1902, si le *de cujus* avait eu le temps d'intenter l'action en dommages-intérêts, elle n'aurait porté que sur les conséquences de l'accident et l'allocation qui lui aurait été accordée, sous forme de capital ou de rente viagère, aurait été forcément rendue illusoire ou impossible, à raison du peu d'instantants qu'il a survécu. Si les héritiers, d'un autre côté, demandent au nom du *de cujus*, la réparation du préjudice qu'il a subi par le fait de la mort, ils ne sont pas recevables à exercer une action qui n'a pu naître du vivant de celui qu'ils représentent » (2).

A quoi l'on répond, et c'est la seconde opinion, que, s'il est vrai que les actions en dommages pour cause d'injure ne deviennent transmissibles que lorsque leur existence dans le patrimoine du sujet investi a été déterminée par une demande émanée du sujet lui-même, il en est autrement ici ; l'homicide de la personne a causé un dommage à son patrimoine ; car ses affaires, son activité sont arrêtées : une réparation est due. Qu'importe que la personne lésée n'existe plus, puisqu'elle a un héritier qui la continue dans l'administration de son patrimoine (3) ? L'action en réparation du préjudice causé par des blessures devrait donc encore être dans l'actif de la succession du *de cujus* et transmissible dans tous les cas aux héritiers (4), comme le sont, en général, tous les biens, droits et actions d'une personne (art. 724).

(1) Trib. civ. Seine, 9 janvier 1879, 81.1.21 ; Amiens, 10 juillet 1901, *Le Droit*, 10 novembre 1901.

(2) Trib. civ. Toulouse, 17 avril 1902, *Gaz. Trib. Midi*, 22 juin 1902.

(3) Et qu'on ne vienne pas ajouter encore que « l'héritier qui se plaint a été enrichi par la mort du défunt ». Il ne se plaint pas en son nom personnel, il réclame au nom du défunt pour réparer l'atteinte portée au patrimoine de ce défunt.

(4) En ce sens : Aubry et Rau, t. IV, § 445 ; Demolombe, t. XXXI, n° 679 ; Sourdat, t. I, n° 76 et suiv. ; Angers, 12 juillet 1872, D. 72.5.386 ; Motifs, Aix, 8 juin 1887, *La Loi*, 10 août 1887 et surtout Douai, 16 mars 1898 : « Attendu que Tromont père, blessé par la faute des défendeurs, a possédé le droit de les assigner en réparation du préjudice éprouvé ; qu'une action provenant du préjudice matériel est née en sa faveur, qu'elle lui appartenait lorsqu'il est décédé ; que ce décès s'est produit trois jours après l'accident, c'est-à-dire à une époque trop récente pour qu'on puisse inférer de son silence qu'il avait renoncé à l'exercer ; qu'à sa mort l'action est née dans son patrimoine ; que cette action qui a pour but la réparation d'un préjudice matériel et l'obtention d'une somme d'argent plus ou moins élevée à titre de dommages-intérêts n'est pas une action attachée à la personne ; que cette action a certainement pris naissance puisque la victime a vécu après l'accident ;

SECTION III. — Le voyageur a trouvé instantanément la mort dans l'accident.

Aucune action en indemnité n'a pu naître en sa personne, puisque la mort a été concomitante de l'accident.

a) *Recours contractuel*. — Ses héritiers ont cependant un recours contractuel leur permettant de prendre en mains les intérêts du défunt et de soutenir la protestation qu'il est incapable d'intenter.

« Il nous semble, disent MM. Lyon-Caen et Renault, que le voiturier s'engage éventuellement, quand il se charge du transport d'une personne, à réparer le dommage pouvant résulter pour elle ou même pour ses héritiers, de l'accident qui pourrait lui arriver. Le caractère contractuel de la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes doit, selon nous, être admis, que l'action en dommages-intérêts soit exercée par le voyageur lui-même ou par ses héritiers lésés par sa mort résultant d'un accident » (1).

Les héritiers (et nous comprenons sous cette appellation indistinctement tous les successeurs à titre universel, qu'ils soient ou non réservataires), continuent la personne de leur auteur; ayant été représentés au contrat. « On est censé avoir stipulé pour soi et pour ses héritiers et ayants cause » (art. 1122), ils profitent de son effet et de ses dispositions (2); ils pourront donc, se basant sur l'inexécution du contrat, intenter l'action en dommages-intérêts contractuelle, qu'ils trouvent dans sa succession, celle qui aurait appartenu à la victime si elle avait survécu, avec tous ses avantages et sans qu'ils aient besoin d'arguer d'un autre préjudice que celui subi par la victime (3).

C'est en ce sens que statuait la jurisprudence contractuelle belge (4).

que les héritiers de cette victime l'ont donc trouvée dans son patrimoine et l'ont recueillie avec les autres droits qu'ils pouvaient exercer... » D. 98.2.415.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 709 *bis*.

(2) M. de la Gorce croit, au contraire, que le contrat de transport des voyageurs est un de ceux dont le caractère personnel « résulte de la nature de la convention » (art. 1122 *in fine*), *op. cit.*, p. 289; Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *Rev. intern. dr. marit.*, t. XV, p. 67. M. Le Roy (*op. cit.*, n° 50) repousse cette opinion, à savoir que l'action du contrat de transport pour lésion physique soit un droit, à raison de sa nature, tellement inhérent à la personne du défunt qu'il ne soit pas susceptible de se transmettre à ses héritiers: « Si le passager mourait en cours de route sans avoir payé le prix de passage, dit-il, pour appuyer son opinion, on reconnaîtrait bien au transporteur le droit d'agir en paiement de cette dette contre ses héritiers. »

(3) L'exercice de cette action appartient dès l'ouverture de la succession aux successeurs réguliers, et ne saurait appartenir aux successeurs irréguliers qu'après la délivrance ou l'envoi en possession.

(4) Bruxelles, 31 décembre 1898, *Belgique judiciaire*, 1891, p. 865; 31 décembre 1890 (autre arrêt), *Pasicrisie*, 91.2.231; 7 février 1891, *Belg. jud.*, 1891, p. 566. — Voir, dans le même sens, l'arrêt de cassation de la Cour de Naples, du 25 mai 1895, transcrit *suprà*, p. 228.

Mais elle ne leur permettait de demander, par cette action conventionnelle, que la réparation des dommages causés au défunt personnellement ; pour le surplus, elle décidait que les héritiers, agissant en leur nom personnel, devaient prouver à la fois le préjudice subi par eux et la faute du transporteur, en d'autres termes, n'avaient plus qu'un recours délictuel. La raison invoquée est que l'article 1122 n'accorde point aux héritiers des parties un droit différent de celui que les parties trouvent elles-mêmes dans la convention.

« Cette solution, remarquent fort justement MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (1), n'est guère admissible, dans l'opinion contractuelle ; la mort du voyageur est la suite immédiate de l'accident, et les conséquences de cette mort sont par là-même les suites que l'accident lui-même faisait prévoir ; il résulte de là que les héritiers, agissant du chef du défunt, et réclamant la réparation du préjudice que l'accident a causé au défunt, demandent, au nom de ce dernier, la réparation du préjudice qu'il a subi lui-même en perdant les moyens de gagner les sommes nécessaires à l'existence des parents qu'il entretenait de son travail. » S'ils ne trouvent pas dans sa succession l'action du contrat qui n'est pas née sur sa tête, ils y trouvent les droits résultant du contrat de transport, et par suite, le droit au recours pour inexécution du contrat.

Pour ce qui est des créanciers de la victime, il faudrait, d'après M. Mazen (2), étendant aux actions en indemnité nées de l'inexécution d'un contrat, le raisonnement que M. Labbé applique aux actions en dommages-intérêts nées d'un délit ou d'un quasi-délict, décider que puisque les biens à venir du débiteur forment, comme les biens présents, la sûreté des créanciers, ceux-ci pourront exercer en son nom l'action du contrat, en vertu de l'article 1166, pour réaliser leur gage. « Non seulement, peuvent-ils dire, les dommages-intérêts obtenus sont notre gage, comme ceux provenant d'une atteinte à l'honneur, mais encore le droit aux dommages-intérêts correspond à un appauvrissement du débiteur, à un vide fait dans son patrimoine. Ce droit est dans son principe, et non pas seulement dans son résultat d'intérêt pécuniaire, nous pouvons donc l'exercer au nom de notre débiteur, par les actions qui se trouvent dans son patrimoine.

On arrive d'ailleurs plus facilement à leur accorder le même droit en considérant, avec MM. Baudry-Lacantinerie et Barde, et Planiol (3), les créanciers chirographaires comme des ayants cause à titre universel et en les faisant rentrer ainsi dans les termes de l'article 1122 du Code civil.

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du contrat de louage*, t. II, n° 2554.

(2) Henri Mazen, *op. cit.*, p. 43.

(3) Planiol, *Traité de droit civil*, t. I, n° 303.

Pour tous ceux qui ne sont ni héritiers, ni créanciers, il ne saurait jamais être question de responsabilité contractuelle puisque, contrairement à ce qui se passe lorsque le demandeur exerce l'action même de la victime et par suite peut, s'il y a lieu, s'appuyer sur le contrat, ici ce même demandeur déduit toujours en justice une prétention qui lui appartient à lui-même, invoquant un dommage qu'il éprouve.

b) *Recours délictuel*. — Le recours délictuel est ouvert très généralement à toute personne, qui peut justifier d'un préjudice direct, personnel, actuel et certain, résultant du décès du voyageur (1).

Ce sont en première ligne les héritiers, mais aussi les autres parents, et parfois des tiers étrangers à la famille : un commerçant, perdant en la personne de son associé, un collaborateur indispensable (2), en la personne de son commis-voyageur un auxiliaire précieux (3).

Mais, toujours, ceux qui, en dehors des contrats, se plaignent d'un accident qui a occasionné la mort d'une personne à la vie de laquelle ils étaient intéressés, sont tenus de prouver, outre la faute commise par l'auteur de l'accident, l'existence d'un préjudice qui leur a été personnellement causé : matériel (les frappant dans leur personne physique ou leurs biens), ou moral (les atteignant dans leur honneur, leur considération, leurs affections légitimes) (4).

C'est à cette solution qu'a logiquement abouti la jurisprudence française : « partant de l'idée que la responsabilité du voiturier pour un dommage causé à la personne est fondée sur l'article 1382, elle ne peut permettre aux héritiers du mort d'intenter l'action au nom de ce dernier (5) ». L'action en responsabilité n'a pas pu prendre naissance en sa

(1) « L'action pour réparation du préjudice causé par un accident, accordée par l'article 1382 du Code civil, n'appartient pas seulement à la victime même de l'accident ou à ses héritiers, mais encore à quiconque, héritier ou non, se trouve, par suite de cet accident, lésé dans un droit acquis, et souffre un préjudice personnel et direct : » Alger, 23 mai 1892, D. 94.2.47. « Peu importe qu'on soit héritier ou non du défunt, ou que celui-ci eût été, le cas échéant, astreint ou non à lui fournir des aliments ; son droit à une indemnité ayant pour fondement le dommage qu'elle a pu éprouver directement et personnellement : » Dijon, 12 mai 1897, D. 97.2.414. — Voir encore : Cass., 20 février 1863, D. 64.1.99 ; 21 juillet 1869, D. 72.5.386 ; Paris, 27 mai 1876, *Bull. ann.*, 1880, p. 130 ; Besançon, 1^{er} décembre 1880, D. 81.2.65.

(2) Trib. Seine, 22 mai 1874 ; Paris, 27 mai 1876, *Bull. ann.*, 1880, p. 129 et 130.

(3) Trib. comm. Seine, 19 août 1896, *Le Droit*, 13 septembre 1896.

(4) Préjudice moral : voir les nombreux arrêts cités dans Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, p. 233, notes 3, 4 et 5 ; et Aix, 16 mai 1872, D. 73.2.57 ; Chambéry, 5 février 1893, *La Loi*, 4 mai 1893 ; Trib. civ. Seine, 13 avril 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.272. — V. cep. Laborde, « Examen doctrinal de la jurisprudence criminelle », *Revue critique*, 1894, p. 28. — Les deux hypothèses : préjudice matériel et préjudice moral se rencontrent dans l'espèce souvent jugée de la femme sans fortune, qui vivait du travail de son mari et qui base son action sur la mort de son gagne-pain.

(5) Trib. civ. Bagnères-de-Bigorre, 22 décembre 1891, *Gaz. Trib.*, 30 janvier 1892 ; Trib. civ. Toulouse, 17 avril 1902, *Gaz. Trib.*, 23 octobre 1902 ; Amiens, 10 juillet

personne puisque le fait même générateur du recours délictuel mettait fin à ses jours. Ils peuvent seulement, comme s'ils n'avaient pas la qualité d'héritiers, agir de leur chef, non du chef de la victime.

Il a été jugé, par exemple : que la seule qualité d'héritier, sans qu'il doive être nécessairement réservataire ou créancier d'aliments, suffit à motiver un recours (1), surtout s'il vivait avec le défunt (2) ; que la parenté naturelle, tout comme la parenté légitime, rend l'action recevable (3) ; que le père et la mère, l'enfant mineur, la veuve d'un voyageur tué peuvent baser leur recours sur le préjudice moral que leur cause « dans le froissement de leurs affections, la perte d'un parent aimé », et sur le préjudice matériel résultant de ce que la victime était pour eux, « par son travail une source de richesse et une garantie pour l'avenir » (4) ; que l'ascendant qui touchait du défunt une pension alimentaire est fondé dans son recours ; que par contre, l'action des frères et sœurs de la victime ne peut se baser que sur un dommage individuel, actuel et matériel souffert par chacun d'eux ou par un ou plusieurs d'entre eux à l'occasion de la mort d'un frère commun (5).

On propose aussi de recevoir les créanciers dans leur action, s'ils démontrent l'existence d'un préjudice personnel : tel serait le cas du créancier dont le débiteur touchait un traitement de nature à laisser un excédent pour payer sa dette ; du créancier à terme payé par échéances et dont le débiteur meurt insolvable (6).

1901, S. 1902.2.8 ; Sourdat, *op. cit.*, t. I, nos 53 et 54 ; Villey, *Précis de droit criminel*, p. 183 ; Laborde, *loc. cit.* — *Contrà* : Garraud, *Précis de droit criminel*, n° 366 ; Labbé, note S. 81.2.21 ; *Hæreditas sustinet personam defuncti*.

(1) Angers, 12 juillet 1872, D. 72.5.386. — En sens opposé, des dommages-intérêts ont été accordés au frère d'une victime (Trib. Ancenis, 24 juillet 1835, D. *Jur. gén.*, V° *Responsabilité*, nos 36 et 101-2°), ou à sa mère (Crim. rej., 20 février 1863, D. 64.1.99) personnellement et abstraction faite de toute qualité héréditaire.

(2) Rouen, 24 février 1894, S. 94.2.24 et note de M. Lacoste.

(3) Paris, 16 novembre 1871, D. 72.2.62 ; Besançon, 6 juillet 1892, S. 94.2.61.

(4) Aix, 14 juin 1870, D. 72.2.97 ; Angers, 9 août 1872, D. 72.5.386 ; Cass., 4 mars 1872, *Bull. ann.*, 1880, p. 127 ; 20 décembre 1880, *Bull. ann.*, 1880, p. 99 ; Montpellier, 11 novembre 1897, *Mon. jud. Midi*, 28 novembre 1897 ; Agen, 19 novembre 1894, *Recueil des assurances*, 97.284.

(5) Souvent, en effet, la mort d'un frère augmente les ressources des autres, et donc toute indemnité leur est refusée : Paris, 27 mai 1876, *Bulletin des chemins de fer*, 1880, p. 127. — « A la différence des père et mère, le préjudice moral résultant pour les frères et sœurs de la mort d'un voyageur ne pourrait suffire à baser une action en dommages-intérêts : Douai, 23 janvier 1899, *Jurispr. C. Douai*, 1899, p. 115. — Il faut un préjudice matériel démontré : « A droit à une indemnité la sœur de la victime, alors que ce frère en qualité d'ainé, remplaçait auprès d'elle le père de famille décédé, et, vivant avec elle, employait la majeure partie de ses salaires aux besoins de la vie commune ;... et que, d'ailleurs, par suite du décès de son frère, l'entretien de sa mère se trouve être entièrement à sa charge : » Dijon, 12 mai 1897, D. 97.2.414.

(6) Zens, *Responsabilité du voiturier*, p. 250.

Le recours est généralement refusé au légataire universel, le décès du testateur lui procurant le bénéfice de la succession, ce qui n'est pas précisément un préjudice. Il ne pourrait l'obtenir qu'en justifiant d'un préjudice moral ; encore les tribunaux pourraient-ils le déclarer suffisamment indemnisé par l'acquisition du patrimoine du défunt.

Ce ne sont d'ailleurs ici que quelques exemples, l'appréciation de l'existence d'un préjudice rentrant dans la mission du juge du fait et variant avec les circonstances de la cause (1).

Plusieurs personnes en diverses qualités peuvent réclamer concurrence des dommages-intérêts à raison du décès du même voyageur ; il y a lieu alors, chacun agissant de son chef, à plusieurs réparations individuelles. L'intérêt de l'une n'exclut pas l'intérêt de l'autre : il n'y a pas identité d'objet, ni de parties, et l'exception de chose jugée n'est pas recevable, même s'il s'agit de plusieurs personnes de la même famille ; à moins qu'un jugement antérieur n'ait pris en considération la totalité du préjudice que l'accident a entraîné pour l'ensemble de la famille (2).

Une même personne peut d'ailleurs, — c'est le droit commun —, faire statuer en même temps sur une demande faite en son nom et sur une autre demande formée au nom de personnes que le décès de la victime fait retomber à sa charge (3).

Un voyageur, qui a reçu une indemnité à raison de ses blessures personnelles peut néanmoins en réclamer une nouvelle, est-il besoin de le dire, pour le préjudice que lui cause la mort survenue postérieurement, d'un parent blessé dans le même accident. Sa blessure et la

(1) Ainsi, contrairement à ce que nous avons relevé tout à l'heure, M. Jacquin est d'avis « qu'à un fils qui avait son vieux père à sa charge et veut par un avantage pécuniaire compenser la douleur que lui cause la mort de son père tué, le voiturier est fondé à répondre que cet avantage pécuniaire est déjà en partie obtenu par la décharge de la dette alimentaire ». — On ne voit pas non plus, ajoute-t-il, comment pourrait justifier d'un préjudice matériel un héritier, intérieurement ravi de se voir enfin en possession d'une riche succession qu'il attend depuis longtemps, et se plaignant du triste accident qui termine une vie trop longue au gré de ses désirs.

(2) Alger, 23 mai 1892, D. 94.2.47 : « Après que la veuve et les enfants de la victime ont obtenu une indemnité en justice, rien n'empêche la mère d'en obtenir une à son tour. — Comp., pour le cas où le juge a pris en considération le préjudice causé à la famille dans son ensemble : Cass. crim. rej., 20 février 1863, D. 64.1.99. La solution serait la même s'il s'agissait de la mort du chef de famille.

(3) Ainsi la veuve peut réclamer une indemnité pour elle et ses enfants mineurs. « Le père, dont l'enfant mineur soumis à son administration légale, a été victime d'un délit de blessure par imprudence, a, en dehors de l'action qu'il peut exercer, comme administrateur légal, au nom du mineur, pour obtenir la réparation du préjudice causé audit mineur lui-même, une action directe et personnelle pour obtenir le remboursement des frais et débours qu'il a faits pour le traitement des blessures de son enfant. » Besançon, 17 décembre 1902, D. 1903.2.406.

mort de son parent sont, en effet, deux causes absolument distinctes de responsabilité (1).

Voilà donc quels sont ceux qui, éprouvant un préjudice du fait du décès accidentel d'un voyageur, peuvent en demander réparation.

Une fois née sur la tête de l'une de ces personnes, cette action passe à ses propres héritiers et créanciers, si elle se base sur un préjudice pécuniaire ; elle ne s'éteint avec elle que si le préjudice a été simplement moral, car alors, la douleur d'une veuve ou d'une mère ne peut être ressentie par ses propres héritiers. Les héritiers pourraient cependant continuer le procès commencé par le défunt mort après avoir porté son droit en justice et au cours de l'instance : *Actiones quæ morte vel tempore pereunt, semel inclusæ judicio, salvæ permanent*.

En résumé : ont l'action contractuelle en dommages-intérêts : le voyageur lui-même (2), ses héritiers et ses créanciers (peut-être seulement agissant de son chef et dans la mesure du préjudice qui lui a été causé).

Ont l'action délictuelle tous ceux qui ont éprouvé un préjudice du fait du décès du voyageur, et peut-être les créanciers d'une victime qui néglige ou refuse d'exercer elle-même son recours.

Si, comme le font les Compagnies de chemins de fer, le voiturier a délivré au voyageur un billet au porteur, la forme même du titre indique que le droit d'être transporté appartient au porteur, quel qu'il soit, de ce titre. La cession du billet et, avec lui du droit d'être transporté est donc licite, sauf stipulation contraire, et le cessionnaire aura les mêmes actions qu'aurait eues le cédant. La légitimité d'une cession en cours de voyage serait plus contestable (3).

Il ne sera peut-être pas sans intérêt de noter en terminant qu'en Angleterre, l'action en indemnité est toujours personnelle : le voyageur blessé peut seul l'intenter. Et même, si les poursuites sont enta-

(1) Marseille, 13 juillet 1868, *Bull. ann.*, 1870, p. 61 ; 12 février 1870, *Bull. ann.*, 1872, p. 87 ; Cass., 4 mars 1872, *Ibid.*, p. 90.

(2) A condition que sa situation soit régulière, conformément à ce que nous en avons dit dans notre première partie.

(3) M. Cavaré, *op. cit.*, p. 118, l'admet pourtant chaque fois que des avantages basés sur la longueur du parcours n'ont pas été faits au titulaire du billet. Les billets, dit-il, ne sont pas nominatifs, et en principe tous les droits sont cessibles, si le contrat qui leur a donné naissance n'a pas été passé *intuitu personæ* : c'est le cas du contrat de transport par chemin de fer, la Compagnie ne pouvant refuser les voyageurs et les tarifs n'étant pas établis au poids, au volume, mais à tant par tête ; au surplus, il tire un argument a *contrario* de ce que la clause de la personnalité du billet est exprimée dans tous les tarifs réduits, comme contre-partie des avantages pécuniaires ou autres qui y sont accordés ; enfin il réfute l'objection que l'on pourrait tirer de la perte résultant pour la Compagnie de l'échange des voyageurs se faisant à une station située dans l'intervalle de deux poteaux kilométriques, tout kilomètre entamé étant payé comme s'il était parcouru en entier.

mées et que le voyageur meure avant le jugement, l'action est éteinte *ipso facto* et ne peut être reprise par ses héritiers. Toutefois, l'Act du 26 août 1846 (1) a tempéré la rigueur de ce principe par une exception en faveur de l'époux survivant, du père, de la mère et des enfants de la victime, aux termes de son article 1^{er}: « Dans le cas où la mort d'une personne est causée par un acte délictueux, négligence ou faute, qui aurait permis à la victime d'intenter une action et de recouvrer une indemnité... la personne qui aurait pu être poursuivie si la mort n'était pas survenue, peut être actionnée en dommages-intérêts, malgré la mort de la victime, et même dans le cas où la mort aurait été causée par un acte qualifié crime par la loi. » Dans tous les cas, il ne peut être intenté qu'une action pour le même fait.

En Allemagne, la loi du 7 juin 1871 (2) accorde l'action en indemnité à la victime, et ne dit rien des héritiers. Les principes généraux cependant semblent commander de la leur accorder s'ils justifient d'un préjudice éprouvé. Si le voyageur était tenu d'une obligation alimentaire légale, l'ayant droit qui s'en voit privé à la suite de l'accident peut réclamer au voiturier une indemnité.

D'après la loi de Massachusets (3), aux Etats-Unis, la somme allouée à titre de dommages-intérêts sera recouvrée par les soins de l'exécuteur testamentaire du défunt, pour être partagée en deux parties égales entre la veuve et les enfants. S'il n'y a pas d'enfants, la somme appartiendra tout entière à la veuve. Si enfin il n'y a pas de veuve, l'indemnité reviendra au parent le plus proche.

(1) *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1883.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 790.

CHAPITRE II

CONTRE QUI LA VICTIME DOIT DIRIGER SON RECOURS.

La réponse, relativement simple au cas de voiturier unique, se complique lorsque plusieurs transporteurs ont concouru au même voyage, et se modifie quelque peu lorsqu'on envisage les hypothèses du remorquage et du pilotage.

SECTION I. — Voiturier unique.

L'hypothèse-type est celle du loueur de voitures à son compte, qui conduit en personne son véhicule et s'occupe des soins à donner à son cheval, de l'entretien de son matériel.

La victime alors n'a pas de choix et n'éprouve aucune difficulté : elle actionnera ce voiturier, sans hésitation possible, se servant de l'action que nous lui avons reconnue.

Pour que cette action puisse être contractuelle, il faut que l'accident soit arrivé pendant la période d'exécution du contrat et à raison du transport, peu importe d'ailleurs que le voiturier fasse profession de « véhiculer habituellement les voyageurs » ou ne fasse pas métier de transporteur.

Mais nous avons vu aussi qu'il n'y a pas contrat de transport quand une personne a fait simplement office d'ami. Elle reste donc soumise à la responsabilité découlant de l'article 1382, atténuée de ce que le transport a été un service rendu au voyageur. Celui-ci pourrait recourir pour inexpérience du conducteur, mauvaise fabrication ou défaut d'entretien du véhicule, choses dont il ne pouvait se rendre compte ; *a fortiori* quand le conducteur connaissait le peu de stabilité de son véhicule, car alors on peut relever à sa charge une faute lourde.

Si le voiturier avec lequel a traité la victime s'en est substitué un autre qui a causé l'accident, la victime pourra-t-elle cependant s'en prendre au voiturier primitif ? Nous le croyons, parce qu'avec MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (1), nous pensons que la cession d'un contrat de transport ne peut être légitimement effectuée par le transporteur. « Il est de principe qu'on ne peut se dégager que de ses droits et non pas de ses obligations. Or, en cédant le contrat de transport,

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2718.

c'est-à-dire en chargeant un tiers de ce transport, le transporteur se déchargerait de ses obligations. Le voyageur peut donc refuser d'accomplir le trajet convenu avec un voiturier autre que celui avec lequel il a contracté ; et si un accident est causé au voyageur par la faute du voiturier, illégalement substitué au voiturier primitif, ce dernier en est responsable. »

Dans la grande majorité des cas, le voiturier ne prend pas lui-même la direction effective de son véhicule : il confie ce soin à un préposé ; mais, que le voyageur ait traité avec l'entrepreneur de transports directement ou par l'intermédiaire de son commis fondé de pouvoirs, il pourra, sans jamais s'attarder à poursuivre le préposé pour atteindre par lui le préposant (1), actionner directement l'entrepreneur de transports, même pour tous accidents causés par le préposé dans l'exercice de ses fonctions (2).

(1) L'action en responsabilité contre un maître, à raison du fait d'un de ses préposés peut être intentée directement contre la personne responsable civilement sans être subordonnée à la mise en cause du préposé, agent direct du dommage : Trib. civ. Seine, 11 janvier 1902, *Gaz. Trib.*, 18 septembre 1902.

(2) Il suffit, avons-nous dit, qu'il ait agi dans l'exercice de ses fonctions, ou même à l'occasion de cet exercice ; il ne faut pas qu'il ait agi dans l'accomplissement de ces mêmes fonctions. Les règlements qui fixent les fonctions de chaque employé et délimitent les divers services, les instructions qui précisent la façon de les mettre en œuvre sont essentiellement d'ordre intérieur et nullement opposables au voyageur qui n'a même pas à les connaître. Peu important donc les ordres donnés et ce fait que l'acte funeste ne rentrait pas réglementairement dans les attributions de l'employé : pourvu qu'il l'ait accompli dans l'exercice de ses fonctions, le voiturier en sera responsable : Aix, 17 mai 1900, D. 1901.2.55.

Ainsi, un contrôleur de chemins de fer qui, manœuvrant inopportunément une aiguille, cause un tamponnement, entraîne bien la responsabilité de la Compagnie de la même façon que si la faute provenait d'un aiguilleur chargé de cette manœuvre. Mais si ce contrôleur, n'étant pas de service, s'est introduit par ruse sur la voie, la Compagnie ne peut être rendue responsable de cet attentat ; en dehors des heures de service, l'employé est par rapport à elle un étranger. Il est vrai que, dans l'espèce, sa responsabilité pourrait être engagée par le fait d'avoir insuffisamment surveillé la voie et d'en avoir permis l'accès contrairement aux règlements.

On peut poser en règle que la responsabilité de la Compagnie sera presque toujours engagée par ce seul fait que l'acte ayant provoqué l'accident aura été commis par un de ses agents de service, sans qu'on ait à s'inquiéter si le fait incriminé rentre ou non dans ses attributions (Aubry et Rau, *op. cit.*, 4^e éd., t. IV, § 447, p. 761, texte et note 22).

Il y a cependant eu des difficultés sur le point de savoir si un cocher est réellement ou non dans l'exercice de ses fonctions. Le tribunal civil de la Seine, le 14 janvier 1891 (D. 93.2.57) déclarait, conformément aux conclusions de M. le substitut Bomboy, que le voiturier n'est pas responsable vis-à-vis du voyageur que le cocher reçoit gratuitement et par complaisance dans sa voiture, au mépris des injonctions prohibitives des règlements qu'il lui imposait. Le cocher, prétendait-il, n'agit pas alors comme préposé du voiturier. MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl approuvent ce jugement (*op. cit.*, t. II, n° 2559). Sur appel, la Cour de Paris, le 24 juin 1893 (D. 96.2.342) s'autorise de ce que le cocher doit être considéré comme agissant dans l'exer-

Le système délictuel se base sur l'article 1384 du Code civil, pour faire rejaillir l'action : de la personne de l'employé sur le voiturier, civilement responsable des accidents occasionnés par ses agents (1).

Le système contractuel arrive au même résultat par un processus tout différent : tout doit se passer pour lui entre les parties contractantes. Or, à supposer même que ce soit, comme pour les voitures de place ou les chemins de fer, par l'intermédiaire de son fondé de pouvoirs, ce n'en est pas moins, en dernière analyse, avec le voiturier seul, qu'a contracté le voyageur. L'esprit n'a donc pas besoin de passer par la personnalité de l'employé pour remonter à celle du voiturier responsable.

Il en résulte que le recours contractuel devra toujours être dirigé contre l'entrepreneur de transports, jamais contre l'agent en faute (2).

cice de ses fonctions, bien qu'il commette ainsi une infraction aux règlements imposés par son patron, pour interdire au voiturier de décliner la responsabilité de l'article 1384 du Code civil à raison de l'accident arrivé par la faute du cocher.

L'individu qu'un conducteur de messageries a admis dans sa voiture, lorsqu'elle se trouvait déjà au complet, et auquel la surcharge a causé un accident grave, peut réclamer une indemnité à l'entrepreneur, bien que son introduction dans la voiture ait eu lieu à son insu, et même, au mépris d'une recommandation formelle adressée au conducteur : Riom, 11 mars 1851, S. 52.2.356 ; Lyon, 17 janvier 1844, S. 44.2.401. Peu importe donc que le préposé ait agi sans ordres ou contre les ordres du maître, si l'acte a été accompli dans les fonctions auxquelles il est employé. La responsabilité du maître reste engagée, non seulement par l'exercice normal et régulier des fonctions auxquelles le préposé est employé, mais encore toutes les fois que le fait dommageable n'est pas étranger à la fonction, s'y rattache au contraire et qu'il n'en est qu'une extension abusive : Cass. crim., 5 août 1899, *Bull. crim.*, n° 246, p. 430.

De ce qu'il y a des accidents dus aux préposés dont le voiturier n'est pas civilement responsable, il résulte qu'une condamnation pénale prononcée contre un employé à raison de l'accident ne préjuge pas absolument la responsabilité du transporteur.

(1) Cass. req., 16 avril 1896, D. 96.1.527 et arrêts cités en note ; Lyon, 4 juin 1901, D. 1902.2.279. — Quand à l'insu du maître, le conducteur de la voiture s'est momentanément substitué un tiers ou qu'il a abandonné pour quelques instants sa voiture sur la voie publique pour les besoins de son service, et qu'un tiers s'est emparé de la voiture pendant l'absence du cocher, le maître est responsable des imprudences et des fautes de ce tiers, car le conducteur est censé avoir agi dans l'exercice de ses fonctions : Nancy, 5 décembre 1896, D. 97.2.454 ; Douai, 31 décembre 1900, *Rec. Douai*, 1901, p. 232.

(2) Nous sommes donc d'avis que par le recours contractuel, la victime ne peut poursuivre que le voiturier avec lequel elle a contracté : Compagnie de chemins de fer ou de navigation. Si elle veut agir contre l'employé ou le capitaine de navire, préposé à la direction du bâtiment, et dont la faute a occasionné le dommage, le seul recours délictuel lui sera ouvert, puisque le contrat ne liait pas les deux parties au procès. En matière maritime, où le propriétaire de navire jouit de la faculté d'abandon, et où le capitaine, — à supposer qu'il soit suffisamment solvable — est tenu d'après les principes généraux, de la réparation totale du dommage, cette remarque donne au recours délictuel un puissant avantage sur le recours contractuel. Mais cela ne nuit pas au système contractuel, puisqu'il ne fait nullement obstacle, même pour ceux qui n'admettent pas le concours des actions, à ce que la victime qui a une

Au contraire, la victime d'un délit qui engage à la fois la responsabilité de l'auteur direct du dommage et celle d'un maître ou d'un commettant peut, à son gré, exercer son recours délictuel, soit contre l'auteur du délit, soit contre celui que la loi a établi garant de ses actes domageables, soit même contre l'un et l'autre (1) ; mais son action dirigée contre le voiturier est toujours une action principale, dont le sort est indépendant de celui de l'action dirigée en même temps ou antérieurement contre le préposé, auteur direct du dommage. Celui-ci n'a d'ailleurs pas besoin d'être mis en cause (2).

Tout cela se comprend aisément : on a pu se tromper d'employés, et la décharge de l'un n'implique pas celle de l'autre, encore moins celle de la Compagnie. Si donc il est constaté que l'accident lui est imputable d'autre sorte, bien que l'agent poursuivi ait été relaxé sur le motif qu'il n'avait personnellement commis aucune faute, le voiturier peut parfaitement être condamné comme civilement responsable. Nous aurons d'ailleurs à revenir sur ce point.

Trouvant sa cause soit dans le mauvais choix (3) du préposé, soit dans les ordres défectueux ou les instructions insuffisantes qui lui ont été donnés, soit dans le manque de surveillance dont le voiturier s'est rendu coupable, cette responsabilité est personnelle à ce commettant même dans le cas où il aurait un recours à exercer contre ce préposé (4).

Dans les grandes entreprises de transports, et notamment, dans l'organisation des chemins de fer, ce sont la négligence ou les erreurs des agents qui sont la cause de responsabilité la plus fréquente : la faute personnelle aux Compagnies ne peut être que celle qui proviendra d'un vice d'organisation ou d'une mauvaise administration (5). La

action contractuelle contre le voiturier avec lequel elle a traité, ait au surplus une action délictuelle contre l'auteur personnellement responsable de l'accident.

(1) La responsabilité du transporteur n'exclut pas en effet celle des agents, ni des employés supérieurs qui, par leur négligence à surveiller le personnel placé sous leurs ordres, sont une des causes de l'accident survenu. Ainsi, un chef de gare peut être déclaré responsable à la suite d'une faute d'un aiguilleur, et un ingénieur à la suite des fautes commises par des conducteurs, piqueurs et ouvriers. Les employés sont rarement mis en cause par les victimes qui se bornent à actionner les Compagnies, à raison de leur solvabilité.

(2) Cass., 19 février 1866, S. 66.1.214 ; 2 décembre 1881, D. 82.1.491.

(3) Peu importe que ce choix ait été exercé directement, ou qu'il s'agisse de sous-agents qui ont été choisis par les agents principaux en vertu d'une délégation spéciale du commettant, tels les matelots, mécanicien, chauffeur d'un navire à vapeur : Cass., 5 novembre 1855, D. 56.1.353 ; Rouen, 8 avril 1864, S. 64.2.99.

(4) Sourdat, *op. cit.*, t. II, n° 805 ; Larombière, *op. cit.*, t. VII, p. 636 et suiv.

(5) Au cas de vice d'organisation, la Cour d'Aix a condamné correctionnellement le directeur de la Compagnie P.-L.-M. comme s'étant rendu coupable d'une contravention à la police des chemins de fer, les subordonnés, auteurs immédiats de la contravention, n'ayant été « que les instruments secondaires de la violation du règlement » : 21 janvier 1854, S. 54.2.195.

meilleure preuve de cette fréquence est dans le grand nombre des condamnations qui après chaque accident frappent des employés subalternes pour rejaillir ensuite sur les Compagnies, par voie d'action en responsabilité civile (1).

Si, au lieu d'un préposé, c'est une personne étrangère qui a causé l'accident, ou même un autre voyageur, nous avons dit que le voiturier n'était pas responsable, à moins qu'on ne relève à sa charge « un défaut de surveillance ayant permis au fait de se produire, à la personne étrangère de s'immiscer dans un service » (2) ; il n'est pas contesté que le voyageur ne peut même pas poursuivre le transporteur, sauf recours de ce dernier contre l'auteur de l'accident, ce qui aurait ce résultat inique de mettre à la charge d'un innocent les risques d'insolvabilité du coupable.

Si une autorité militaire, française ou étrangère, se substituant aux Compagnies de chemins de fer, a donné des ordres au personnel ordinaire qui continue à assurer les différents services, la Compagnie ne sera déchargée de toute responsabilité que si l'accident résulte des ordres mêmes donnés par l'autorité supérieure ; elle en restera tenue s'il est occasionné par la mauvaise exécution de ces ordres (3).

Au lieu de provenir de la faute unique du voiturier, tour à tour personnelle, de son préposé ou indirecte par défaut d'entretien des parties essentielles du véhicule, l'accident suppose parfois la faute combinée du voiturier et d'un tiers. Tel est le cas d'un autre cocher accrochant une voiture de place et la faisant verser, d'un omnibus défonçant un fiacre, d'un abordage dû à la faute des deux capitaines entre les navires desquels a lieu la collision.

Il sera prudent pour le voyageur blessé de mettre en cause les deux entreprises, s'il ne veut pas courir le risque de se voir débouter, à la seule condition que son propre voiturier puisse prouver sa non-responsabilité, ce dernier n'étant pas tenu de la faute d'un tiers, donc ne devant jamais répondre même provisoirement de la faute de l'autre voiturier (4). En actionnant les deux voituriers, il aura la chance d'en voir condamner au moins un. De même, pour les accidents survenus dans les gares communes à plusieurs réseaux et sur des voies communes : à Tours ou à Poitiers, un train de la Compagnie d'Orléans en tamponne un des réseaux de l'Etat et blesse des voyageurs ; à Bordeaux, gare Saint-Jean, une locomotive du Midi tamponne un train de grand

(1) Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, p. 307.

(2) Montpellier, 23 juillet 1873 et Cass., 13 juillet 1874, cités par Mazen, *op. cit.*, p. 52.

(3) Dijon, 16 janvier 1873, S. 73.2.35 ; Cass., 27 juin 1876, S. 77.1.79.

(4) Paris, 21 février 1894, S. 94.2.69. — S'il était établi que le cocher n'a pas pris les précautions nécessaires pour éviter le choc, sa responsabilité serait néanmoins engagée : Paris, 4 avril 1894, S. 95.2.143.

parcours de l'Etat ou de l'Orléans et y fait des victimes : si le voyageur du train tamponné actionne la Compagnie avec laquelle il a traité et qu'il soit établi qu'elle avait pris toutes les précautions d'usage, que son convoi était garé dans les conditions de sécurité voulues, couvert par les signaux et pétards réglementaires, elle lui opposera avec raison la force majeure ; il aura gain de cause au contraire, sans craindre de se voir débouté, en actionnant la Compagnie du train tamponneur.

Les principes que nous venons d'énoncer s'appliquent d'ailleurs également à tout voiturier par terre ou par eau, qu'il exerce les transports par traction animale ou mécanique (1), qu'il soit une personne physique ou morale, un particulier, une société anonyme, l'Etat lui-même.

Il faut constater en effet que la responsabilité de l'Etat, atténuée et même supprimée en bien des matières par des dispositions restrictives (2), est en matière de transports, de tous points égale à la responsabilité des autres transporteurs.

L'administration des chemins de fer de l'Etat a son autonomie et son budget propre, compris sous une rubrique spéciale dans celui de l'Etat représentant l'ensemble des services publics ; comme préposée à l'exploitation des chemins de fer du réseau de l'Etat, elle fait œuvre industrielle et commerciale ; en cette qualité et à raison de sa gestion, elle est soumise à la responsabilité et aux principes du droit commun, aucun texte spécial formel n'y dérogeant.

Lors donc qu'il exploite son réseau, l'Etat est simple voiturier. Contractant avec les voyageurs qu'il s'engage à transporter, le Comité administratif qui dirige l'exploitation fait, comme les Compagnies concessionnaires des autres réseaux, des actes de commerce, et choisit pour l'exploitation un personnel technique analogue.

Le réseau de l'Etat forme donc une personnalité commerciale bien distincte et indépendante des autres services de l'Etat, et le public conserve vis-à-vis d'elle les mêmes garanties et les mêmes sûretés que vis-à-vis des autres réseaux.

L'intervention de l'Etat, en tant que puissance publique ne se manifeste, comme à l'égard des chemins de fer concédés que « pour contrôler, approuver les marches des trains, homologuer les tarifs, assurer l'application des lois et règlements ». L'organisation du service de contrôle subsiste dans son intégralité tel qu'il fonctionne sur tous les réseaux. « Le public, conclut le rapport ministériel sur le décret du 25 mai 1878, trouvera donc dans les lignes exploitées provisoirement par l'Etat, les mêmes garanties et la même protection à l'égard du personnel

(1) Pour le Métropolitain, diverses décisions ont été rapportées dans la *Revue pratique des chemins de fer*, v. g., 1902, p. 382.

(2) En matière postale, responsabilité limitée à 25 francs au cas de perte d'une lettre recommandée. — En matière télégraphique, exonération de toute responsabilité (Loi du 9 novembre 1850, art. 6).

exploitant, que si ces lignes n'avaient pas changé de mains. Il pourra, en toutes circonstances, recourir à la même autorité et défendre ses droits dans la même forme que sur l'universalité du réseau français. »

De cette indépendance du réseau de l'Etat vis-à-vis des autres services de l'Etat, doit logiquement résulter la possibilité pour l'un de ces services d'être créancier ou débiteur d'un autre. En conséquence, en supposant l'insolvabilité d'un préposé des chemins de fer de l'Etat telle qu'il ne puisse couvrir même les frais d'une poursuite occasionnés par son délit, l'administration des Chemins de fer de l'Etat doit être déclarée civilement responsable envers le Trésor des dépens de la condamnation prononcée contre son préposé (1).

Quelques difficultés se sont produites à propos de la responsabilité du propriétaire de navires de mer. Non pas qu'on aie contesté que la responsabilité personnelle du capitaine, se double de la responsabilité civile du propriétaire : l'article 216, alinéa 1^{er} du Code de commerce,

(1) La Cour d'Angers, le 6 avril 1900 (*Pand. franç.*, 1902.1.429), crut pouvoir invoquer à l'encontre de cette opinion l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, qui consacrerait sur ce point une dérogation au principe de l'assimilation. Il résulte du texte même de cet article, dit la Cour d'Angers, que deux cas doivent être distingués suivant que le chemin de fer est exploité par un cessionnaire ou fermier, ou bien qu'il est exploité directement par l'Etat. Dans le premier, les concessionnaires ou fermiers sont responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers. Dans le deuxième cas, l'Etat n'est plus — et cette solution est commandée par la force même des choses — civilement responsable qu'envers les particuliers : « une condamnation portant que l'Etat sera tenu de se rembourser lui-même les frais dont il a fait l'avance serait sans objet et sans utilité. » La vérité est que le législateur, dans cet article, n'a statué que pour le *plerumque fit*, sans songer que l'administration des chemins de fer de l'Etat, Compagnie exploitante, peut léser l'Etat puissance publique, et qu'il n'est pas indifférent, au point de vue des principes et des résultats de la comptabilité publique que les frais du procès restant à la charge du Trésor, en cas d'insolvabilité du condamné, soient portés du compte du ministère de la justice à celui des travaux publics, ce qui est de toute justice. En ajoutant à cet article le dernier paragraphe qui ne figurait pas dans le projet du gouvernement, la commission de la Chambre des pairs a seulement entendu affirmer la responsabilité de l'Etat dans les termes des articles 1382 et 1384 du Code civil lorsqu'un chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte. La volonté du législateur d'assimiler le réseau « Etat » quant aux faits de l'exploitation aux Compagnies concessionnaires, résulte de l'article 9 de la loi de finances du 22 décembre 1898 qui dispose que les chemins de fer exploités par l'Etat sont soumis en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les chemins de fer concédés. Et c'est pourquoi l'arrêt de cassation du 8 février 1901, statuant dans le même sens que le jugement du tribunal de Saint-Calais, du 3 mars 1900, réformé en appel, a cassé l'arrêt de la Cour d'Angers, en déclarant que la responsabilité de la Compagnie des chemins de fer de l'Etat existe au regard de l'Etat aussi bien qu'au regard des particuliers : Cass. crim., 8 février 1901, D. 1901.1.425.

La même solution devrait être donnée quant aux frais, en cas de constitution de partie civile par une victime.

serait venu le rappeler à ceux qui auraient pu être tentés de l'oublier (1). Mais on ne s'entend pas sur le fondement de cette responsabilité qui, nous le verrons, est limitée au navire et au fret.

Dans une première opinion, le propriétaire de navire est un préposant civilement responsable en vertu de l'article 1384, des fautes du capitaine, considéré comme préposé ; en limitant sa responsabilité par l'abandon, la loi lui octroie une faveur exorbitante du droit commun, sous l'empire duquel : « Qui s'oblige, oblige le sien. »

Dans une autre opinion plus récente (2), l'idée d'une responsabilité basée sur une présomption de faute du propriétaire dans le choix ou la surveillance du capitaine doit être abandonnée. « Tout le monde possède, grâce à la forme de l'anonymat la faculté de se livrer à une industrie en limitant sa responsabilité : un navire ne peut-il pas constituer à peu près le seul actif d'une société anonyme ? Et s'il se perd, par la faute du capitaine, les créanciers ne se trouveront-ils pas sans aucune garantie solvable ? Si le droit commun commercial permet aujourd'hui, au prix de quelques complications, d'esquiver une partie des responsabilités qui naissent de l'exploitation d'une flotte, n'est-il pas rationnel que le droit spécial à la mer organise d'avance une situation analogue à celle que les intéressés pourraient eux-mêmes se donner ? Et alors, s'il l'organise, il n'y a plus à parler de restriction à la responsabilité normale découlant d'une faute présumée, mais de détermination, par interprétation des communes volontés, des mises en risque consentis ; il convient de substituer à la notion de faute celle de mise en risque, pour régler la situation de l'armateur. » Le propriétaire de navire, en droit pur, n'encourt aucune responsabilité. Il a fait ce qu'il a pu pour avoir le meilleur capitaine et le meilleur navire : les accidents dont il s'agit échappent à son contrôle, il n'est donc pas en faute et n'étant pas en faute, il ne peut être responsable. Il est aussi innocent de l'accident que la victime de celui-ci, mais il y a entre la victime et lui cette différence qu'il est, lui, l'homme qui a entrepris l'aventure. Les profits de celle-ci lui revenant, il faut qu'il en subisse les risques et les pertes. Telle étant la véritable base de la responsabilité, on voit bien qu'il ne s'agit pas pour les propriétaires d'obtenir qu'on limite une responsabilité qui serait en elle-même absolue, mais bien de s'opposer à ce qu'on étende outre mesure une charge qu'en principe ils ne devraient pas porter. Les victimes

(1) La responsabilité civile du propriétaire du navire s'étend aussi bien aux engagements contractés pour les besoins du navire et de l'expédition qu'aux faits illicites du capitaine. Il répond même dans les mêmes termes du capitaine remplacé en cours de route, avant qu'il l'ait agréé (Boutaud, *op. cit.*, p. 59).

(2) Verneaux, « Théorie de la mise en risque, comme fondement de la responsabilité du propriétaire du navire », *Journal de droit international privé*, t. XXVII, p. 233.

n'ont en réalité aucun droit et doivent être satisfaits de ce qu'on leur accorde (1).

MM. Lyon-Caen et Renault, qui ne partagent pas l'opinion de M. Verneaux dans l'hypothèse normale du capitaine choisi par le propriétaire, se sont, d'ailleurs ralliés à l'idée d'une responsabilité fondée sur le risque dans le cas particulier où la responsabilité du propriétaire de navire est engagée par le fait du capitaine qu'aurait choisi en son nom, et même à son insu, le consul d'un port étranger, pour remplacer le capitaine mort en cours de route ou empêché d'exercer ses fonctions. « Il est évident qu'on ne peut pas parler ici de *culpa in eligendo* ... Le navire naviguant dans l'intérêt de son propriétaire, on lui fait supporter par une sorte de corrélation, les conséquences fâcheuses que cette navigation peut entraîner. Il y a là, pour un cas spécial, tout au moins, quand il s'agit de délits ou de quasi-délits du capitaine, une sorte de responsabilité objective (2). »

C'est là, on le voit, une nouvelle ramification de la théorie du risque cherchant à discréditer la théorie traditionnelle de la faute. Nous avons tenu à la mentionner. Remarquons, qu'à notre point de vue présent, cette discussion est sans portée pratique, et que, sans aucun

(1) M. E. Le Roy (*op. cit.*, nos 42 et 43) fait concourir ces deux idées, pour expliquer les solutions de la loi :

1° La *culpa in eligendo*. « On objectera, dit-il, que le choix du capitaine n'est pas libre pour le propriétaire, tenu de le prendre parmi les marins pourvus de brevets. Mais cette obligation n'est qu'une garantie imposée par la loi dans l'intérêt commun des propriétaires eux-mêmes, des personnes transportées, de l'équipage et des chargeurs ; c'est parmi les marins brevetés qu'il y a plus de chances de trouver un bon capitaine, et suffisamment de personnes sont pourvues de brevets pour qu'un choix puisse se faire entre elles. L'exigence de la loi n'est qu'un surcroît de garantie. D'ailleurs le diplôme remis aux capitaines n'est relatif qu'à leurs capacités nautiques, et non pas à leur moralité. Or, il est certain qu'un dommage résultant d'une faute du capitaine dans l'exercice de ses fonctions peut provenir parfaitement de ses habitudes d'intempérance : il appartient certainement au propriétaire de choisir un capitaine dont la conduite ne laisse rien à désirer. »

2° L'idée d'un risque. Mais, remarque-t-il, l'idée d'anonymat n'explique pas toute seule l'article 216, car étant donnée une société anonyme fondée pour l'exploitation d'un navire, le capital de la société ne peut pas être constitué uniquement par le navire lui-même. Il faut bien qu'il existe un fonds de roulement, une certaine quantité d'argent, résultat des frets antérieurs, ou partie des mises des associés, destinée à effectuer des paiements, des réparations, etc. Or, en vertu de l'article 216, toute la partie du capital de la société, qui n'est ni le navire, ni le fret du dernier voyage, restera à cette société bien qu'elle fasse abandon du navire. Il faudrait donc dire qu'il y a un double anonymat : celui qui concerne le capital entier de la société ; celui qui concerne, dans ce capital divisé en autant de fractions qu'il y a de navires, chacun de ces navires. De plus, si le propriétaire du navire n'est pas le préposant du capitaine, pourquoi ce propriétaire est-il responsable des faits du capitaine ? Il devrait ne l'être en aucune façon.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 188 bis ; Lyon-Caen, note S. 98.1.209,

doute, le propriétaire du navire serait tenu des fautes du second et des gens de l'équipage, dans les termes de l'article 1384 du Code civil.

C'est souvent le propriétaire qui « arme le navire », c'est-à-dire qui le pourvoit de tout ce qui est nécessaire à la navigation à entreprendre, qui organise celle-ci en choisissant le capitaine, et qui se propose de réaliser des bénéfices en affectant le navire au transport des personnes. Mais il est possible que les deux qualités d'armateur et de propriétaire appartiennent à deux personnes différentes, le propriétaire ayant loué son navire à un armateur qui entreprend le transport à ses risques et périls. Qui la victime devra-t-elle actionner ? Sans l'article 216 du Code de commerce, l'armateur encourrait seul cette responsabilité à l'exclusion du propriétaire qui n'est pas le voiturier et n'a pas l'équipage sous ses ordres. « Il paraît juste de décider, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), que, même dans ce cas, les tiers ont la faculté d'agir contre le propriétaire, comme tenu des engagements du capitaine ou responsable de ses fautes. Comme le passager avait traité avec l'armateur, nous ne croyons pas pouvoir lui donner l'action contractuelle contre le propriétaire, aucun texte n'autorisant une pareille dérogation à la règle que les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes. Mais, quant aux fautes du capitaine, le passager pourra poursuivre à son choix, le propriétaire en vertu de l'article 216 du Code de commerce, et l'armateur en vertu de l'article 1384 du Code civil. » « L'article 216, ajoutent ces mêmes auteurs, en permettant aux tiers d'agir contre le propriétaire du navire, n'en fût-il pas l'armateur, leur accorde un bénéfice auquel il leur est loisible de renoncer, pour s'en tenir au droit commun contenu dans l'article 1384 du Code civil (2). » Ne peut-on pas dire d'ailleurs, que le capitaine, chargé de la conduite du navire est le mandataire du propriétaire pour tout ce qui concerne la propriété même du navire ; de l'armateur pour tout ce qui se rattache à l'entreprise de transport ? (3). Si l'armateur avait donné à bail à une Compagnie de navigation le navire avec son équipage, la question de savoir s'il reste responsable du préjudice causé par la faute du capitaine de ce navire dépend du point de savoir qui, de l'armateur ou de la Compagnie locataire, conserve autorité sur ce capitaine (4).

Cette solution découle naturellement des principes généraux et de l'inapplicabilité de l'article 216 à l'armateur.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.* (3^e éd., 1901), t. V, n^o 192.

(2) Ce que décide un arrêt de la Cour d'Aix du 23 janvier 1899, *Rev. intern. du dr. marit.*, t. XV, p. 42.

(3) Boistel, *Précis de droit commercial*, n^o 1182.

(4) Trib. civ. Nantes, 18 avril 1886, confirmé Rennes, 8 août 1887, D. 91.1.7 ; Angers, 25 janvier 1892, D. 92.2.465 ; Cass., 5 janvier 1891, D. 91.1.7 ; 28 février 1894, S. 94.1.271.

Des difficultés se sont parfois élevées sur le point de savoir si le cocher à la moyenne doit être considéré comme un voiturier ou comme un préposé.

Le cocher à la moyenne est celui qui à la fin de la journée verse dans la caisse de la Compagnie une somme calculée non d'après le nombre de voyageurs que, personnellement, il a transportés, mais le nombre moyen des voyageurs transportés par les cochers qui possèdent la confiance de la Compagnie, c'est-à-dire par les cochers à la feuille.

On pourrait soutenir que le cocher à la moyenne a loué la voiture et le cheval pour son compte et que, par conséquent, si un accident survient, le voyageur, qui n'a eu affaire qu'au cocher, ne doit jamais s'adresser à la Compagnie.

Mais il est conforme à la réalité de considérer que le voyageur contracte vis-à-vis de la Compagnie ; c'est elle qui le transporte et exerce l'industrie des transports, par des préposés, par des cochers ; c'est pour elle que se forme le contrat de transport entre le voyageur qui monte dans la voiture et le cocher qui conduit ce voyageur. Le contrat n'est pas modifié par le mode de fixation du prix, par cette circonstance que les cochers soient à la feuille ou qu'ils soient à la moyenne ; la somme versée chaque soir par le cocher, même à la moyenne, est considérée comme la représentation des courses payées qu'il a faites. Le voyageur n'aperçoit aucune différence et est en droit de compter sur la garantie de la Compagnie. Si donc un accident se produit, sans doute le cocher est responsable par sa faute personnelle ; mais la Compagnie des voitures dont il est le préposé, est également responsable, parce que c'est elle qui faisait conduire le voyageur, parce que c'est elle qui exerce l'industrie du transport (1).

Quid enfin, au cas d'accident qui se serait produit par la faute d'un cocher au cours d'un cortège de voitures de noce ou d'enterrement ? Le blessé n'avait pas traité avec l'entrepreneur de voitures pour cérémonies, mais la famille du marié ou du défunt avait stipulé le transport à son profit. En prenant place dans la voiture, il avait accepté la stipulation, et était entré en rapports avec le voiturier qui dès ce moment était tenu envers lui à raison du contrat de transport conclu pour lui par l'intermédiaire de son hôte. La victime jouira donc de l'action contractuelle. Pour ce qui est de l'action délictuelle, elle l'a bien certainement, sans aucune difficulté et sans avoir à passer par un raisonnement analogue.

(1) Ont considéré le cocher à la moyenne comme le préposé ou le mandataire de la Compagnie des voitures : le tribunal civil de la Seine, 14 janvier 1891, D. 93.2.57 (Conclusions conformes de M. le substitut Bomboy), et la Cour de Paris, 24 juin 1893, D. 96.2.342. — En ce sens, encore, que le cocher à la moyenne ne loue pas la chose du voiturier, mais qu'au contraire c'est le voiturier qui loue ses services : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 1642.

SECTION II. — Pluralité de voituriers.

Pour atteindre le but final du transport, le voiturier originaire est parfois obligé de traiter lui-même avec un autre transporteur : c'est la commission de transport.

Déjà nous avons constaté l'existence d'hypothèses nombreuses où le voyageur a stipulé un transport avec un voiturier qui ne fera qu'en commencer l'exécution et s'engagera à le faire parvenir à destination par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs autres voituriers du même genre ou de genre différent, qu'il se substitue. C'est ce que M. Thaller a appelé le « transport par soudure » et ce qu'on qualifie couramment du nom de « transports successifs ».

Une gare de chemin de fer — c'est le cas le plus simple — délivre un billet unique et direct pour une gare d'un réseau voisin, ce qui évite au voyageur la peine de descendre à la gare de transit, l'ennui de faire queue pour retirer son nouveau billet et permet aux Compagnies d'échapper à une perte de temps due au long arrêt qui serait nécessaire par ces formalités et surtout par le réenregistrement des bagages qui irait de pair. Dans certaines gares même, les Compagnies délivrent des billets directs pour des stations situées sur des réseaux qui n'ont avec le sien aucun point de contact. Il y a alors un voiturier originaire, avec lequel le voyageur a négocié pour tout le trajet ; un voiturier intermédiaire, dont le réseau est traversé de part en part ; et un voiturier destinataire, le seul qui ne joue pas le rôle de commissionnaire de transport.

J'ai pris un billet de Lille à Lyon, par Reims et Dijon.

En cas d'accident, comment sera réglée la responsabilité des diverses Compagnies ?

Je pourrai poursuivre directement chacune des Compagnies à raison des faits survenus sur son réseau, donc celui des trois voituriers sur le réseau duquel l'accident se serait produit (1).

(1) Aix, 24 juin 1896. — Un voyageur avait un billet direct de Marseille à Londres. Blessé sur le parcours des lignes de l'Ouest, cette Compagnie fut condamnée, et non la Compagnie du P.-L.-M., transporteur primitif avec lequel il avait traité à Marseille. *Rev. intern. du dr. marit.*, 1896-1897, p. 25.

Dans le système délictuel, cette proposition est normale, et revient à dire qu'on peut poursuivre directement l'auteur du délit. Il n'en va pas de même dans le système contractuel. Pour expliquer que le voyageur puisse agir contre un voiturier avec lequel il n'a pas traité lui-même, on a proposé deux moyens : 1^o il agirait par l'action oblique et rechercherait le voiturier subséquent en vertu de l'article 1166 du Code civil. Ce voiturier s'est engagé envers le commissionnaire, et c'est l'action du commissionnaire que le voyageur intenterait contre lui ; 2^o il profiterait d'une stipulation pour autrui (art. 1121). Le commissionnaire a stipulé du voiturier substitué l'accomplissement du transport pour le voyageur en même temps que pour lui,

Mais ne pourrai-je agir que contre elle, ou au contraire, pourrai-je, en supposant l'accident survenu sur le réseau intermédiaire, de l'Est, poursuivre également la Compagnie du Nord avec qui j'ai contracté, en sa qualité de commissionnaire de transports pour tout le trajet effectué en dehors de ses lignes ?

S'agit-il du recours délictuel, la négative n'est pas douteuse : la faute de l'article 1382 étant essentiellement personnelle, et l'article 1384 ne rendant responsable que des fautes de ses propres préposés, je devrai forcément porter mon recours au loin, et le diriger contre le voiturier, cause immédiate et auteur de l'accident. On voit par là l'importance qu'acquiert dans ce système la détermination exacte du lieu de l'accident, qui peut souffrir difficulté quand le convoi n'a pas été arrêté dans sa marche. Aux gares communes, les enquêtes seules, administratives ou judiciaires, peuvent établir quelle est la Compagnie responsable (1). S'il y en avait plusieurs contre qui une faute puisse être relevée, il n'y aurait pas de raison pour ne pas leur appliquer la responsabilité solidaire frappant les co-auteurs du même délit (2). Il suffirait pour cela à la victime de rechercher les agents auteurs de l'accident, les voituriers différents auxquels ils obéissaient, et d'établir qu'ils étaient dans l'accomplissement ou au moins l'exercice de leurs fonctions.

S'agit-il du recours contractuel, la question de savoir contre qui peut être dirigée l'action est moins simple.

Si la responsabilité était mise en jeu relativement aux marchandises, le contractant pourrait agir dans tous les cas contre la première Compagnie qui, commissionnaire de transports, ne répond pas seulement de ses propres fautes, mais est garante des voituriers avec lesquels elle traite (art. 99, C. com.). Elle est de plein droit du croire, et ne pourrait se décharger par la preuve d'une faute du voiturier substitué, en alléguant l'absence de faute chez elle, le grand soin qu'elle a mis à choisir les transporteurs subséquents, ou même l'impossibilité dans laquelle elle était d'en choisir d'autres (3). Les voituriers intermédiaires répondent à titre de commissionnaires substitués de tous les voituriers

(1) Un jugement du tribunal de Bruxelles, du 12 février 1873, décide que, « lorsqu'un accident est arrivé par la faute du personnel dans une gare mixte, la Compagnie qui a effectué le transport est seule responsable si les employés agissaient au nom de chaque société, dans l'accomplissement de leurs fonctions ». *Pandectes belges*, V^e *Accident de chemin de fer*, n° 45. — La loi suédoise du 12 mars 1886, sur la responsabilité du dommage résultant de l'exploitation d'un chemin de fer, détermine la responsabilité des accidents arrivés dans les gares communes à plusieurs Compagnies ou par le fait d'employés communs.

(2) Aubry et Rau, t. IV, § 298 *ter*, texte et note 14 ; Colmet de Santerre, t. V, n° 135 *bis*.

(3) Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 594 ; Boistel, *Précis de droit commercial*, p. 395 et suiv. ; Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, p. 589 et suiv.

postérieurs ; mais ils ne sont pas ducroire et peuvent se soustraire à la responsabilité qui leur incombe en prouvant la faute des voituriers postérieurs.

Lorsqu'il s'agit des accidents dans le transport des personnes, peut-on étendre cette solution si favorable au voyageur et appliquer encore les règles contenues dans les articles 97 et suivants du Code de commerce ?

Le contrat de commission intervenu est, dit-on, dans une première opinion, identique à celui qu'on passe pour le transport des choses, et les rapports juridiques entre les parties en cause sont les mêmes. Par suite, la Compagnie originaire est garante des Compagnies qu'elle se substitue, et l'action en responsabilité peut être intentée contre le premier voiturier, sauf à celui-ci à exercer une action récursoire contre le voiturier auquel la faute serait imputable (1).

Mais cette extension est très généralement repoussée. Il résulte des termes mêmes de l'article 99, placé d'ailleurs dans une section relative toute entière au transport des marchandises, que le législateur n'y a eu en vue que le transport des choses ; d'autre part encore, les règles de la commission sont les mêmes que celles du mandat (art. 94 *in fine*, C. com.), et la responsabilité du commissionnaire n'est donc engagée que dans la limite de ses fautes ; or en confiant la réalisation du contrat à une autre Compagnie présentant les mêmes garanties de sécurité

(1) Guillemain, *Des transports successifs*, p. 124. — Le tribunal de commerce de la Seine a rendu le 8 septembre 1892 (*Revue pratique des chemins de fer*, 1893, p. 77) un jugement en ce sens, dans une hypothèse très voisine et qui soulevait la même question de principe. La Compagnie d'Orléans avait délivré à L... un billet direct de Paris à Porto, quoiqu'elle fût prévenue par la Compagnie du Nord de l'Espagne, de l'éboulement d'un tunnel sur la ligne directe. L..., arrivé au lieu de l'éboulement, dut prendre un nouveau billet par une ligne détournée ; il demanda à la Compagnie d'Orléans le montant du supplément de prix ainsi déboursé. La Compagnie d'Orléans soutenait que L... aurait dû actionner la Compagnie du Nord de l'Espagne, à qui la faute était imputable : « Attendu, lui répond le tribunal, qu'il est constant en fait que la Compagnie P.-O. a contracté l'engagement de transporter le demandeur à Porto... ; que cette Compagnie soutient qu'elle ne saurait être rendue responsable des faits sus-exposés pour cette raison que L... n'ignorait pas que pour l'exécution du contrat de transport qu'elle avait formé avec lui, elle était tenue d'employer des lignes étrangères à son réseau ; que c'est avec son assentiment tacite qu'elle se serait substituée des mandataires chargés d'accomplir son contrat... ; mais attendu qu'il est constant pour le tribunal que les principes qui dérivent de l'article 1994 du Code civil ne sauraient recevoir application en l'espèce ; que, s'il est vrai, comme le soutient la Compagnie, que pour effectuer un transport à Porto, elle était tenue d'employer le réseau de diverses Compagnies tant françaises qu'étrangères, elle n'a pas moins contracté l'engagement de transporter directement le demandeur à son lieu de destination ; que les conventions qu'elle a même passées avec les autres Compagnies, et grâce auxquelles elle peut effectuer les obligations qu'elle assume, restent inconnues aux tiers qui n'ont traité qu'avec elle, et qui sont dès lors en droit de l'actionner personnellement en cas d'inexécution des clauses du contrat intervenu... »

et de solvabilité qu'elle-même, la Compagnie n'a pas commis la plus légère faute ; il en résulte que l'article 99 est une exception à ce droit commun en matière de commission, en tant qu'il sous-entend dans le contrat une convention de ducroire, et doit être rigoureusement limité à ce qu'il prévoit (1). La différence créée ainsi entre le transport des marchandises et celui des personnes se comprend d'ailleurs à merveille : la convention de ducroire, sous-entendue dans l'article 99, est basée sur la nécessité d'augmenter la sécurité du commerce, compromise par ce fait qu'au cas de plusieurs voituriers successifs, il est très difficile de savoir auquel reprocher la faute d'une détérioration. Il est au contraire souvent facile de déterminer l'endroit précis où un accident de voyageurs s'est produit. Cet article ne s'applique donc pas, et le transport des personnes reste soumis, en l'absence de dispositions particulières, aux principes généraux du droit en matière de responsabilité. « Mais, si on analyse la situation juridique résultant pour chacune des parties intéressées de l'exécution du contrat intervenu entre le commissionnaire de transport et le voyageur, il est facile de reconnaître que par rapport à celui-ci, lequel joue le rôle de mandant, le commissionnaire de transport et le voiturier qui lui succède pour l'exécution complémentaire du transport jouent, le premier le rôle de mandataire direct, et le second celui de mandataire substitué ; d'autre part, aux termes de l'article 1994 du Code civil, le mandataire direct ne répond pas du mandataire substitué lorsque celui-ci a été accepté par le mandant et que d'ailleurs il est désigné dans le contrat (2). » Quand il s'agit de chemins de fer, le commissionnaire intermédiaire et le voiturier qu'il se substitue sont suffisamment capables et solvables pour que le voyageur n'ait jamais rien à redouter de ce chef et du reste, il serait mal venu à prétendre qu'il n'a pas connu la substitution et par suite qu'il n'y a pas consenti.

Est-ce à dire, comme le prétendent MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (3), qu'il faille mettre hors de cause la Compagnie qui a délivré le billet pour tous les accidents survenus en dehors de son réseau ?

Nous ne le croyons pas, et nous souscrivons plus volontiers à l'avis de MM. Lyon-Caen et Renault, qui reconnaissent à la victime le droit de poursuivre le premier voiturier en le mettant sur le même pied que les voituriers intermédiaires, en le délivrant de la promesse de ducroire, mais en respectant les principes ordinaires de la commission et de la responsabilité contractuelle. Je pourrai donc, à raison d'un accident survenu sur un autre réseau, attaquer le voiturier avec lequel j'ai traité, mais responsable de plein droit des suites de l'accident ; s'il parvient à démontrer la faute d'un des voituriers subséquents, il se

(1) Trib. civ. Seine, 30 mars 1889, *Le Droit*, 10 avril 1889.

(2) Trib. civ. Seine, 30 mars 1889, précité.

(3) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2830 ; Mazen, *op. cit.*, p. 60.

trouvera libéré. « A défaut de dispositions formelles, disent ces auteurs (1), le premier voiturier, en matière de transport de personnes, n'est pas garant des faits des voituriers qu'il emploie, et peut dès lors échapper à toute responsabilité en démontrant leur faute, qui, pour lui, constitue un cas fortuit. »

C'est là encore au profit de la victime, un précieux avantage du recours contractuel.

En Angleterre, les Compagnies de chemins de fer sont engagées pour tous accidents qui pourraient arriver jusqu'au point pour lequel elles ont délivré le billet, alors même que ce point et le lieu où s'est produit l'accident seraient situés sur un autre réseau (2).

La loi russe du 25 janvier 1878 (art. 114-120), envisageant l'hypothèse du transport effectué par parties et successivement par plusieurs Compagnies, règle la responsabilité de chacun des transporteurs qui y participent : elle met à la charge de celui qui est en faute le paiement intégral de l'indemnité et, par une disposition analogue à celle de notre loi du 5 juin 1883 modifiant l'article 1734 du Code civil, déclare libéré l'entrepreneur qui justifie de sa propre innocence. Dans le cas où la cause de l'accident est restée inconnue, elle fait peser sur chaque entrepreneur une responsabilité proportionnée à la quote-part qui devait lui revenir dans le prix du billet.

Le voiturier substitué n'est pas nécessairement une Compagnie de chemins de fer : il peut être un service de voitures ou d'omnibus, une ligne de tramways, un funiculaire, un service de bateaux. Quand la seconde partie du voyage est ainsi assurée par un transporteur, souvent de moindre importance, les règles à appliquer seront les mêmes, sauf qu'ici le voyageur peut avoir ignoré la substitution en prenant son billet. N'y ayant pas consenti, l'incapacité ou l'insolvabilité notoire du second transporteur pourront, dans le système contractuel, engager, dit M. Mazen (3), la responsabilité du commissionnaire. Et pour parer à cette éventualité, il autorise les Compagnies à se décharger de leur responsabilité à raison du choix du voiturier (4).

La question serait la même, s'il s'agissait de billets circulaires,

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. III, p. 502.

(2) *Bull. Soc. législ. comp.*, 1883. — Cette solution suppose un contrat intervenu entre la Compagnie et le voyageur duquel résulte pour la première une obligation de garantie jusqu'au point terminus du voyage. Ici donc, le législateur anglais a dérogé aux principes de la responsabilité délictuelle dont il s'inspire couramment.

(3) Mazen (*op. cit.*, p. 60,) qui, sauf ce tempérament, suit l'opinion de MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl.

(4) Il en cite un exemple : La Compagnie du Midi indique dans son Livret-Guide officiel (juillet 1895, p. 67), que, « malgré la délivrance par les agents des stations de Mende et Banassac-la-Canourgue, de billets spéciaux valables pour la visite des gorges du Tarn, l'intervention de la Compagnie doit être considérée comme un acte officieux, et qu'elle décline toute responsabilité quant aux accidents qui pourraient se produire en dehors de ses lignes ».

quoique la Compagnie qui les délivre ne profite souvent que d'une part infime du trajet à effectuer ; en un mot, toutes les fois que le billet émis par un entrepreneur de transports est à destination d'un point qu'il ne dessert pas.

Une hypothèse cependant, mérite d'arrêter quelques instants notre attention. Souvent les tracés, pour des raisons techniques ou économiques, passent à une certaine distance des centres importants ou des sites curieux qu'il serait avantageux de desservir : il se pourra que la Compagnie organise une navette d'omnibus, de bateaux ou de tramways pour relier la gare à la localité ou à l'attrayante curiosité ; dans certaines gares même, elle possède des services réguliers d'omnibus pour le transport des voyageurs à domicile. On ne peut pas dire qu'il y ait alors pluralité de transporteurs, puisque la Compagnie qui dirige les deux modes de transport reste la même. Elle sera responsable sans aucun doute des accidents dus aux fautes commises par ces services accessoires, « peu importe d'ailleurs qu'elle assume ces services au moyen d'un personnel particulier sous sa surveillance et son autorité directes, ou d'une entreprise distincte, cessionnaire de ses droits » (1).

Mais si la Compagnie se bornait à traiter avec d'autres entrepreneurs, leur demandant de desservir à telles heures tels trains, elle perdrait sa qualité de préposant pour devenir commissionnaire, et nous retomberions dans l'espèce étudiée plus haut.

Cette question de fait sera à résoudre pour chaque cas particulier, d'après l'examen des traités passés, qui, d'ailleurs, doivent être autorisés par décision ministérielle (2), ce qui donne un critérium très simple.

D'une façon générale, on peut dire qu'il y aura simplement commission toutes les fois que « le service accessoire sera au compte personnel de l'entrepreneur et à ses risques et périls d'exploitation, et si le prix de transport des voyageurs autres que ceux provenant du chemin de fer est réglé par l'entrepreneur lui-même et à sa volonté » (3).

(1) Conseil d'Etat, 40 décembre 1855, S. 56.2.568. — Voir encore : Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer*, p. 670 : « Par cela seul qu'une Compagnie industrielle aurait traité avec un entrepreneur général, et que celui-ci aurait sous-traité avec un entrepreneur particulier, on ne saurait prétendre que la Compagnie d'une part, et l'entrepreneur général de l'autre, seront exonérés de toute responsabilité des fautes dommageables à autrui, commises par le sous-traitant ou par les employés. »

(2) Loi du 15 juillet 1845, art. 14. — Le service des transports de voyageurs à domicile est facultatif pour les Compagnies. Quand elles s'en chargent, elles peuvent le faire : soit par elles-mêmes, soit par des correspondants avec lesquels elles ont passé des traités dûment approuvés, et dans les deux cas, elles demeurent responsables du préjudice causé. Il n'en est autrement que lorsque le service est fait par des entrepreneurs libres, agissant à leurs risques et périls, et n'ayant pas de lien avec la Compagnie.

(3) Caen, 15 mars 1875, S. 75.2.264.

Supposons maintenant que le billet direct ait été délivré d'une ville française à destination d'une localité étrangère : de Lille à Bruxelles.

Une convention internationale signée à Berne (1) fixe une réglementation uniforme pour le transport des marchandises par chemins de fer à destination de l'un des pays signataires ou adhérents. Ces règles étant parfois différentes de la législation et de la jurisprudence françaises, il y a lieu de distinguer pour la France, en ce qui concerne les marchandises, entre la législation intérieure et la législation internationale des transports.

De ce que cette convention est étrangère au transport des voyageurs, il résulte que le transport international des personnes doit être traité tout comme si le voiturier substitué était une Compagnie française (2).

Une complication vient s'ajouter quand une partie du trajet doit s'effectuer sur mer : un Parisien prend à la gare du Nord ou de l'Ouest un billet direct sur Londres ou quelque'autre ville d'Angleterre (3).

La question, en somme, est toujours la même, puisqu'ici encore il y a transport par réseaux distincts : l'entrepreneur qui a délivré le billet sera-t-il responsable des accidents qui se sont produits non seulement jusqu'à l'extrémité de son réseau, mais encore des dommages causés par le fait ou la faute des voituriers subséquents ?

Pour l'accident survenu sur les chemins de fer anglais, pas de difficulté. Pour l'accident survenu en mer, tout dépendra du point de savoir à qui appartenait le navire naufragé ou témoin de l'accident. S'il était la propriété de la Compagnie française qui a délivré le ticket et formait ainsi en quelque sorte le prolongement de ses lignes, il y aurait, non pas pluralité de voituriers, mais pluralité de services et la Compagnie pourrait être actionnée directement (4). S'il appartenait à une société qui, de part et d'autre, n'a fait que traiter avec les che-

(1) « Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer », signée à Berne, le 14 octobre 1890, modifiée par la Convention additionnelle du 16 juin 1898. Y ont adhéré : la France, la Belgique, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie.

(2) C'est ainsi que, par application des principes délictuels, le tribunal civil de Lille a décidé, le 26 juin 1885 (*Bull. ann.*, 1885, p. 206), que la Compagnie du Nord, bien qu'ayant délivré un billet à parcours international, n'était pas responsable d'une blessure reçue sur une ligne de l'Etat belge, chemin de fer étranger.

(3) Le billet direct de Paris à Edimbourg, suppose l'intervention de six Compagnies : Nord Français, London Chatam and Dover (bateau), South Eastern, Great Northern, North Eastern, North British railways.

(4) La Compagnie de l'Ouest a été déclarée responsable de l'accident survenu à un passager sur un de ses bateaux dans la traversée de Dieppe à Newhaven : Aix, 24 juin 1896, *Rev. intern. du dr. marit.*, 1896-1897, p. 25. — Notons que la Compagnie jouirait néanmoins de la faculté d'abandon, puisque le fait qui donne naissance à responsabilité répond aux conditions de l'article 216 du Code de commerce.

mins de fer, pour les raccorder, ou à la Compagnie des chemins de fer britanniques qui cueille les voyageurs au débarcadère, le voiturier français aurait, une fois encore, joué vis-à-vis d'elles le rôle de commissionnaire de transports (1).

Si le voyageur, au lieu de traiter avec un premier voiturier, s'est adressé à une agence de voyages qui, moyennant un prix unique applicable à la totalité du trajet, négocie pour son client avec les divers voituriers le transport par chacune de leurs exploitations et s'engage à le faire parvenir successivement et parfois à jour donné à tel et tel endroit, cette agence sera-t-elle responsable vis-à-vis du voyageur, des fautes commises à son préjudice pendant le voyage qu'elle a organisé et par les voituriers qu'elle a chargés de l'exécution du contrat ? Il faut, croyons-nous, la considérer comme un commissionnaire de transport (2) et la traiter comme telle, en remarquant qu'en traitant avec elle, les voyageurs savent parfaitement qu'elle se substitue forcément des voituriers qu'elle leur désigne, et donc en la déchargeant par la preuve d'une faute de l'un de ces voituriers (3).

SECTION III. — Remorquage.

Il y a des cas de remorquage terrestre, mais l'intérêt de la question s'accroît beaucoup lorsqu'on considère le remorquage maritime.

§ 1. — Remorquage terrestre.

Pour les parcours à longue distance et pour éviter les changements

(1) Un voyageur avait pris à la gare Saint-Lazare, à Paris, un billet direct pour Londres. Pendant les cours de la traversée de Dieppe à Newhaven, le steamer qui appartenait à la Compagnie anglaise des bateaux à vapeur, fit naufrage. Le voyageur s'en prit à la Compagnie de l'Ouest, mais sa demande fut repoussée par un jugement du tribunal civil de la Seine du 30 mars 1889, *Le Droit*, 10 avril 1889.

(2) Cependant, dans une situation analogue en certains points, on donne une solution opposée : « Le contrat intervenu entre les émigrants et les agents d'émigration est bien distinct, dit la Cour de cassation de Naples, le 25 mai 1895 (D. 97.2.253), du contrat d'affrètement conclu avec l'armateur du navire, même par l'intermédiaire de ces agents ; ceux-ci ne sont que des courtiers entre émigrants et armateurs et non des entrepreneurs de transport ; on ne saurait, en conséquence, à moins d'en faire spécialement la justification, prétendre que l'agent d'émigration a été l'entrepreneur du transport et diriger contre lui les actions nées de ce contrat. » Cette solution serait galement applicable en France sous l'empire de la loi du 18 juillet 1860 sur l'émigration.

(3) Certaines agences de voyages importantes ont, dans les grandes villes, des omnibus ou des tapissières leur appartenant et servant à promener leurs clients. Il va de soi qu'en tant qu'organisant elles-mêmes ce service de voitures, elles font office de voiturier et encourraient pour les accidents survenus pendant ces excursions dans leurs véhicules, la même responsabilité que tout voiturier ordinaire. C'est donc l'Agence et elle seule que pourrait poursuivre la victime.

de voiture, en même temps que les changements de réseaux, les Compagnies de chemins de fer ont l'habitude, lorsqu'il s'agit de trains rapides, directs ou express et même de trains internationaux, de laisser circuler réciproquement leurs wagons sur leurs lignes, et ainsi, on voit journellement sur le réseau de telle Compagnie et trainés par ses machines, des wagons appartenant à une autre Compagnie.

On se rend de Lille à Dijon par Reims et Châlons-sur-Marne sans changer de voiture, et cependant on parcourt presque en leur entier les réseaux du Nord et de l'Est; une partie même du parcours : Issur-Tille à Dijon, se fait sur le réseau du P.-L.-M.

Je monte à Lille dans un convoi formé de voitures de la Compagnie de l'Est et remorqué par une locomotive du Nord : les employés d'ailleurs, sont tous du Nord. Si l'accident se produit sur les voies du Nord, j'aurai mon recours dans tous les cas contre la Compagnie du Nord. C'est d'évidence chaque fois que l'accident est dû à une cause indépendante du matériel roulant. Le Nord est responsable à l'égard des voyageurs, même du matériel qu'il met à leur disposition, ce matériel appartient-il à une autre Compagnie. Ils ne connaissent que la Compagnie avec laquelle ils ont traité, qui se porte implicitement garante du bon état de tout matériel quelconque dont elle se servira et ils pourront la poursuivre comme si ce matériel lui avait appartenu. L'arrangement, la convention particulière entre Compagnies ne les concerne nullement et ne saurait leur nuire (1).

Si l'accident se produisait à l'entrée du réseau de l'Est, alors que le train est encore remorqué par une locomotive et dirigé par un personnel du Nord ; ce serait la Compagnie de l'Est qui supporterait, au moins provisoirement, c'est-à-dire sauf son recours s'il y a lieu contre le Nord, les responsabilités de l'accident ; c'est donc elle qu'il faudrait actionner délictuellement. « Quel que soit le conducteur ou la machine, dit M. Wasselin (2), du moment que l'accident se produit sur son réseau, la Compagnie en répond ».

Si l'accident se produit près de Reims, alors que personnel et matériel appartiennent à la Compagnie de l'Est, c'est elle qui est l'auteur de l'accident ; il n'y a donc qu'elle qui puisse en répondre délictuellement, mais nous sortons du sujet de nos préoccupations, le remorquage.

De même, quand une Compagnie de chemin de fer attèle à l'un de ses convois le wagon d'un particulier et consent à le laisser circuler sur ses lignes, elle fait avec ce particulier, comme tout à l'heure avec

(1) Trib. comm. Seine, 11 janvier 1900, *Gaz. Trib.*, 28 mars 1900. — Ce jugement décide que, lorsque par suite de conventions entre les diverses Compagnies de chemins de fer, l'une d'elles est amenée à utiliser un matériel appartenant à une autre, elle est responsable des accidents ayant leur source dans les défauts de ce matériel.

(2) Wasselin, *op. cit.*, p. 101.

l'autre Compagnie, un contrat de transport. Ce wagon doit être agréé par la Compagnie, qui s'assure de son bon état ; il ne doit pas dépasser les dimensions du gabarit ; la Compagnie est d'ailleurs seule juge de la possibilité d'accorder une autorisation qui demeure subordonnée aux exigences du service. Elle est, par suite, responsable, sauf son recours contre le propriétaire de cette voiture, des accidents auxquels sa construction vicieuse pourrait donner lieu (1).

Certaines lignes enfin, sont desservies, soit pendant toute l'année, soit pendant une partie de l'année, par des wagons spéciaux appartenant à la Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express européens. Pour y monter, le voyageur doit être porteur d'un billet de première classe et payer le supplément, variable avec les exigences de la Compagnie de chemin de fer qui prête sa voie et sa traction, attribué à la Compagnie des transports-lits ; les places sont numérotées et affectées nominativement aux voyageurs. Le contrat qui est conclu, entre la Société des Wagons-Lits, qui ne dispose d'aucune force motrice, qui n'a ni réseaux ni locomotives, et les Compagnies de chemins de fer qui s'engagent à transporter ses voitures avec leurs machines et sur leurs lignes, est un contrat de transport (2). De plus, le contrat intervenant entre la Société des Wagons-Lits et le voyageur qui, moyennant un supplément de prix, retient une place dans un de ces wagons, est certainement aussi un contrat de transport comme celui qui intervient entre la Compagnie de chemin de fer et le voyageur (3). Au cas d'acci-

(1) Féraud-Giraud, t. III, n° 144. — Est-ce le propriétaire du véhicule remorqué qui a été blessé, il aura son recours contre le remorqueur toutes les fois que l'accident sera dû à une cause autre qu'une défectuosité de son véhicule. Même alors, la Compagnie ayant dû vérifier si le véhicule remorqué était en bon état de roulage et conforme aux prescriptions réglementaires, la victime, lui reprochant par exemple de ne pas l'avoir prévenue des dangers que ferait courir à cause de telle ou telle imperfection, la vitesse à laquelle on allait circuler, pourrait l'actionner de ce chef et lui faire supporter les conséquences de la blessure.

(2) Huc, *op. cit.*, t. X, n° 401.

(3) Trib. civ. Seine, 2 novembre 1892, S. 93.2.107 : « Le contrat qui intervient entre la Compagnie des Wagons-Lits et le voyageur et dont le but essentiel est de prendre le voyageur à son point de départ pour le conduire à sa destination, moyennant un prix dont les divers éléments sont calculés d'après la distance à parcourir, est un contrat de transport, dont l'exécution est assurée par le concours simultané de la Compagnie de chemin de fer et la Compagnie des Wagons-Lits, et qui est soumis, par suite, au point de vue de la responsabilité du transporteur, aux règles du contrat de transport. » Cette manière de voir a reçu l'appui de la Cour de cassation, le 3 février 1896 (S. 96.1.165 ; D.98.1.502). « Si en échange d'une majoration de prix, le voyageur peut effectuer son trajet dans de meilleures conditions de luxe et de confort, cette circonstance ne modifie pas la nature juridique du contrat. » Notons que pour l'organisation de certains trains internationaux directs, comme le Sud-Express dont il était question à l'espèce précitée, la Compagnie des Wagons-Lits se charge d'assurer, à Paris et dans les gares étrangères au réseau, le service de la délivrance des billets, se substituant ainsi à la Compagnie de chemins de fer, dont elle

dent occasionné par le personnel ou le matériel de la Compagnie des Wagons-Lits, la victime pourra donc, par l'action du contrat de transport, poursuivre directement cette Compagnie.

Dans toutes ces hypothèses, on peut dire que la Compagnie à qui appartient la force motrice remorque les wagons appartenant à une autre Compagnie, à un particulier, à la Société des Wagons-Lits.

§ 2. — Remorquage par voie d'eau.

Mais le remorquage proprement dit est celui qui s'effectue par voie d'eau.

Les bateaux voyageant par fleuves, rivières et canaux, lorsqu'ils ne peuvent se diriger eux-mêmes ou qu'ils ne l'osent, étant donnée la difficulté du passage à tel endroit déterminé, ont recours à un entrepreneur de remorquage ou de touage (1), qui se charge de les traîner (2). Mais ceci a très peu d'applications au transport des voyageurs.

Avec le remorquage maritime, qui, au point de vue des principes, est de tous points assimilable au remorquage en rivière, nous abordons la question vraiment intéressante.

Les voiliers n'avancent et ne manœuvrent qu'au moyen de leurs voiles, de sorte que leurs mouvements sont pesants et peu agiles et que, pour entrer et sortir des ports, pour franchir même certains détroits ou pour faire certaines traversées particulièrement difficiles, étant donnés les courants et les vents ordinairement contraires, ils ont recours à un ou plusieurs remorqueurs qui, placés à l'avant et quelquefois aussi à l'arrière, dirigent leur marche.

Les grands vapeurs eux-mêmes y recourent parfois ; ne gouvernant sûrement que lorsqu'ils ont une certaine vitesse, la prudence leur recommande de se servir en certaines circonstances de cet auxiliaire.

Un passager, victime d'accident au cours du remorquage, pourra-t-il s'en prendre à son transporteur, ou à l'entrepreneur de remorquage ?

Il faut mettre à part le cas de l'accident survenu à bord du navire

emprunte seulement les voies et la traction, et à laquelle elle garantit une recette moyenne.

(1) *Stricto sensu*, le touage est un système de traction applicable à la navigation des rivières. Il comporte une chaîne reposant librement sur le fond du chenal que parcourent les bateaux, et cette chaîne est fixée à chacune de ses extrémités. Les bateaux qui naviguent sont hâlés par un bateau spécial, nommé toueur, muni d'un appareil disposé pour saisir la chaîne au passage, et exercer sur elle une traction qui le fait avancer. Aujourd'hui, on emploie ce mot indifféremment comme synonyme de remorquage.

(2) Le marinier, qui se borne à opérer le passage des bateaux d'un tiers, d'une écluse à une autre sur un canal, n'est pas un voiturier par eau, mais un simple ouvrier, louant son industrie pour un travail spécial, dans le sens de l'article 1787 du Code civil. — Il faut, pour qu'il y ait remorquage, que la traction se fasse par un autre véhicule.

remorqué par la faute d'un matelot ou du capitaine ; en ce cas, personne ne songerait à poursuivre le remorqueur qui ne s'est même pas aperçu de cet accident individuel et n'avait certainement rien à voir dans ce qui se passait sur le navire remorqué.

Nous supposons un trouble de la navigation qui puisse lui être imputé : un heurt contre un rocher qui a fait couler navire et passagers, un choc contre une jetée qui a précipité dans le chenal quelques passagers, qui leur a écrasé ou cassé un membre par contre-coup.

Tout dépendra de la nature juridique du contrat de remorque qui lie les propriétaires des deux navires. Si c'est un contrat de transport, et que le propriétaire du remorqueur joue le rôle de voiturier, la victime pourra l'actionner directement, par l'action du contrat, en sa qualité de voiturier substitué, sans préjudice du recours qu'elle conserverait contre le propriétaire du navire remorqué, comme responsable du voiturier qu'il se substitue, tant qu'il n'a pas prouvé la faute de ce dernier. Si au contraire, c'est un louage de services, ou plus exactement d'ouvrage, le capitaine du remorqueur devient le préposé du capitaine du navire remorqué, qui répond de ses fautes et ne peut plus s'en exonérer par la preuve de la faute du remorqueur. Par contre, la victime n'aura plus contre le propriétaire du remorqueur de recours contractuel. Il s'attache donc à la discussion plus d'intérêt qu'il n'en faut pour qu'elle vaille la peine d'être étudiée.

Quelques décisions de jurisprudence ont admis que le remorqueur transporte à proprement parler les bateaux qu'il remorque, et qu'il doit être considéré comme s'étant constitué le chef de l'escadrille, le voiturier du navire remorqué (1). « Existerait-il, dit M. Huc (2), quelque raison pour décider que le remorquage proprement dit ou le louage ne saurait donner lieu à un contrat de transport ? Nous n'en apercevons pas : le bateau remorqué n'a pas de force directrice, et, s'il conserve quelquefois une certaine force motrice, cette dernière force n'est qu'accessoire et pourrait être supprimée. Si elle est maintenue dans une certaine mesure, c'est uniquement pour dispenser le remorqueur d'en développer une plus considérable. Le contrat de remorquage est donc principalement un contrat de transport (3). Cependant, la juris-

(1) Paris, 21 février 1873, Rennes, 17 juin 1873, Cass., 25 février et 20 mai 1874, D. 76.1.33 ; Trib. sup. de Papéiti, 29 décembre 1887, sous Cass. civ., 25 mai 1891, S. 93.1.411. — En ce sens : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Contrat de louage*, t. II, n° 2454.

(2) Huc, *Commentaire théorique et pratique du droit civil*, t. X, n° 402.

(3) Pau, 12 mars 1878, D. 80.1.401. — « La convention qui se forme entre les capitaines de deux navires dont l'un se charge de remorquer l'autre, participe à la fois du louage de services et de l'entreprise de transport, mais plus particulièrement cependant de la nature de ce dernier contrat, puisque, en réalité, l'objet de la convention est d'amener d'un lieu à un autre et de remettre à sa destination, moyennant un prix déterminé, un navire qui, n'étant pas maître de lui-même et ne s'appartenant plus, est devenu par cela même la simple matière d'un transport. »

prudence des Cours d'appel se prononce généralement en sens contraire et a une tendance marquée à voir dans le contrat de remorquage un louage de services (1). Pourquoi ? Parce que, dit-on, l'entrepreneur de remorquage ne « transporte » pas l'objet simplement remorqué ; il ne vérifie rien, il n'examine pas si le bateau qu'il va remorquer est dans de bonnes conditions de navigabilité ; il se borne à constater qu'il a un équipage suffisant pour effectuer les manœuvres qu'il pourra avoir à lui commander (2) ; il ne serait donc responsable que de sa faute prouvée par celui qui l'allègue. Ce sont là des raisons à côté et qui même sont contestables. Nous croyons, en effet, que le remorqueur, en vérifiant si le bateau possède un équipage suffisant, doit s'assurer qu'il est susceptible d'être remorqué. Mais la raison décisive se trouve dans cette circonstance que le remorqueur fournit la force motrice et directrice et se substitue ainsi au transporteur remorqué. »

Puisque le navire qui va effectuer ou a effectué la traversée la plus longue s'abandonne à la conduite du remorqueur sans contrôle, il faut donner la même solution qu'au cas de pluralité de voituriers : dans la doctrine de la Cour de cassation, la victime devra rechercher lequel est en faute, du remorqueur ou du remorqué, et pourra le poursuivre directement par l'action délictuelle ; nous croyons qu'en tous cas, elle pourrait par l'action du contrat s'adresser au remorqué, sauf à se pourvoir contre le remorqueur si le remorqué arrive à prouver sa faute.

Mais cette manière de voir est vivement contestée : « Une Compagnie de remorquage n'est pas, à proprement parler, un voiturier, dit l'arrêt de la Cour de Paris du 26 novembre 1892. Son office est simplement de fournir un moteur aux bateaux, qui conservent leur équipage aussi bien que leur chargement. Si le remorqueur prend à sa charge la conduite du remorqué et a ainsi le devoir étroit de veiller aux obstacles et aux dangers de la route et de les éviter, le remorqué, gardant avec son gouvernail et son équipage la faculté de se mouvoir de diverses façons, n'est pas lui-même affranchi du soin de surveiller incessamment sa marche et de la diriger, dans la mesure où il le peut, avec la prudence nécessaire » (3).

(1) Paris, 26 novembre 1892, D. 93.2.142, S. 93.2.91 ; Poitiers, 24 décembre 1888, S. 89.2.161 ; Paris, 16 avril 1886, D. 87.2.54.

(2) Guillouard, *Traité du louage*, t. II, n° 737.

(3) En ce sens : Trib. comm. Havre, 22 mars 1892, *Recueil du Havre*, 92.1.81 : « Le remorqueur qui s'est borné à servir de moteur au navire sortant échappe à toute responsabilité des suites de l'abordage, s'il n'a commis aucune faute personnelle. » Paris, 16 avril 1886, précité : « L'entrepreneur qui se charge de remorquer les bateaux sur une rivière, ne saurait être assimilé à un voiturier ordinaire, mais est un loueur d'industrie dont la fonction consiste exclusivement à fournir la traction aux bateaux remorqués ; en conséquence, en cas de sinistre, sa responsabilité est engagée dans les termes du droit commun des articles 1382 et 1383 et non par application des articles 1782 et suivants du Code civil. » Orléans, 2 décembre 1857, S. 58.

Et généralement, on va plus loin encore et on soutient avec MM. Lyon-Caen et Renault (1), en s'appuyant sur ce qui se passe en pratique, que le remorqueur n'est qu'un auxiliaire, quoique nécessaire, du navire transporteur, qu'il prête ses services, et que le commandant du remorqueur devient le préposé du capitaine du navire remorqué, qui est réputé diriger les deux navires. Il n'y a plus dès lors de contrat de transport, mais simple contrat de louage accessoire à un contrat de transport unique : moyennant un salaire déterminé, le remorqueur s'engage à produire la force nécessaire pour amener le navire à quai ; mais le remorqueur n'est jamais qu'un auxiliaire, soumis aux ordres du capitaine du navire qu'il remorque. Puisque ce dernier a la main haute sur la direction, il en est seul responsable vis-à-vis des passagers comme d'ailleurs vis-à-vis des tiers, et répond des accidents qui pourraient leur advenir.

La conséquence est que le passager ne pourra s'adresser par le recours contractuel qu'à son transporteur, celui avec lequel il a traité, mais par contre, que celui-ci ne pourra pas s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui en alléguant une faute du remorqueur (2), et

2.591 ; Rouen, 4 janvier 1893, *Recueil de Rouen*, 93.1.62 ; Trib. com. Nantes, 26 novembre 1898, *Recueil de Nantes*, 99.1.346. — Parmi les auteurs : Saintelette, *op. cit.*, p. 221 et suiv., dit : « Il me semble que les négociants d'Anvers voient juste, en considérant le remorqueur comme un cheval de renfort ou, si l'on veut, comme la machine du remorqué... Le remorquage est affaire de traction plutôt que de transport » ; adde : Rouard de Card, *France judiciaire*, XV, 1.114. — La convention de remorquage serait analogue à celle que passerait, en cours de voyage, le conducteur d'une voiture avec un loueur de chevaux afin de renforcer son équipage devenu insuffisant. Or, un marché de cette nature, alors même que le postillon fourni par le loueur serait chargé momentanément de la conduite de l'attelage, ne présente en aucune façon les caractères d'un contrat de transport : c'est un simple louage de services.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.* (1901), t. V, n° 191 ; Douai, 20 juin 1883, *Revue internationale du droit maritime*, 1885-1886, p. 117 ; de Valroger, « Droit maritime », *Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce*, t. I, n° 240 ; Autran, *Code international des abordages*, p. 125.

(2) Cette circonstance motive seulement un recours du propriétaire du remorqué contre le capitaine et le propriétaire du remorqueur, s'il y a faute de ce capitaine. Bien qu'ils ne croient pas à l'existence d'un contrat de transport, MM. Lyon-Caen et Renault (*op. cit.*, n° 191) et de Valroger (*op. cit.*, t. I, n° 401) pensent que les principes généraux du droit conduisent à admettre que la preuve du cas fortuit incombe au remorqueur. L'arrêt de cassation du 23 juin 1887 (D. 88.1.387), semble bien partager cette manière de voir, qui peut ainsi se formuler : Les questions de responsabilité que soulève le contrat de remorquage doivent être résolues par le droit commun des contrats. Le remorqueur, toujours dans cette opinion, serait de plein droit responsable de la perte du navire remorqué, à moins qu'il ne prouve que cette perte est le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure. Nous faisons au texte une application de cette théorie à une hypothèse très voisine.

Ces diverses solutions sont conformes à la résolution par laquelle la Conférence maritime tenue à Anvers, en 1899, a clos la discussion de cette question : « Le navire remorqué est responsable de la faute du remorqueur, à moins qu'il ne prouve

que, même par le recours délictuel, il ne pourra poursuivre le remorqueur en la personne de l'armateur de ce navire et commettant de son capitaine, que s'il peut établir qu'il a commis une faute qui ne résulte pas d'un ordre du capitaine du remorqué.

On pourrait croire que le parti que l'on prend sur le caractère du contrat de remorque aura une influence profonde sur les rapports du propriétaire d'un yacht et du remorqueur auquel il pourra faire appel. Mais il n'en est rien.

Si on admet que c'est un contrat de transport, le remorqueur est voiturier et le promeneur est voyageur, et c'est pourquoi nous en parlons. Au cas d'accident frappant indirectement le propriétaire-voyageur, celui-ci pourra, par l'action du contrat, atteindre le propriétaire du remorqueur qui ne pourrait se libérer que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure.

Si au contraire, on croit que le remorqueur ne fait que prêter ses services, est-ce à dire que le propriétaire du yacht, au cas de lésion, devra prouver la faute du remorqueur ? Nullement. Les principes généraux du droit obligent la personne qui est tenue d'une obligation à prouver le cas fortuit ou de force majeure qui l'a empêché de l'exécuter (art. 1148 et 1302, C. civ.). Or, le propriétaire du remorqueur avait incontestablement pris envers le remorqué, l'engagement de le conduire sain et sauf au port de destination sans causer de dommages ni au navire remorqué, ni à un autre navire ou aux jetées, ni aux quais ou écluses par l'entremise de celui-ci, ni aux personnes qui le montent.

En cas d'accident, le propriétaire du remorqueur, se prétendant irresponsable, invoque donc un cas fortuit ou de force majeure, et c'est à lui de le prouver, tout comme s'il y avait contrat de transport, et tout comme si l'article 1784 était applicable.

SECTION IV. — Pilotage.

Le pilote est un navigateur connaissant spécialement les parages que le navire doit traverser, et auquel recourent les capitaines afin de s'assurer, entre les écueils et les bancs à éviter, la route à suivre pour franchir une passe difficile, pour entrer sans encombre au port ou pour gagner sûrement la haute mer (1).

que ce dernier n'était pas à son service. Ce principe ne déroge pas au droit de recours que le remorqué peut avoir à l'égard du remorqueur. »

(1) Autrefois, les pilotes qui dirigeaient les navires à l'entrée et à la sortie des ports, étaient appelés pilotes-côtiers, lamaneurs ou locmans, par opposition aux pilotes hauturiers, qui guidaient les navires en pleine mer et auxquels on était souvent forcé de recourir, par suite du défaut d'instruction des capitaines. Aujourd-

Le capitaine a toujours la faculté, quand il ne connaît pas suffisamment certains passages, de se choisir un auxiliaire, ancien marin, qui en connaît tous les secrets, et de lui demander telles indications que bon lui semble. Mais il est évident que, lorsque le ministère du pilote n'est pas imposé, la responsabilité du capitaine et de l'armateur reste intacte, le capitaine ne peut céder ses pouvoirs et ne doit pas se relâcher de sa surveillance. Le mauvais choix qu'il fait constitue une faute dont le propriétaire du navire doit répondre, tout comme le capitaine. Par le recours délictuel, la victime pourra poursuivre à son choix : propriétaire, capitaine du navire et pilote fautif. Par le recours contractuel, elle aura toujours action contre le propriétaire seul.

Mais, à l'entrée et à la sortie des havres, ports et rivières, le ministère du pilote a été rendu obligatoire par le décret du 12 décembre 1806. Quelle est la situation faite à la victime par cette circonstance particulière, la seule d'ailleurs qui soit pratique puisqu'en fait, les capitaines de navire et surtout de paquebots faisant un service régulier, n'ont jamais recours qu'aux pilotes lamaneurs ?

Le pilote n'est jamais un voiturier, il est un auxiliaire du voiturier (1). Prenant en mains, à un moment donné, la direction de tel bâtiment, il est sans contredit responsable des accidents qui surviennent par sa négligence ou son impéritie pendant la durée de son intervention, mais qui le poursuivra n'aura jamais qu'un recours délictuel.

Cette faute du pilote obligatoire, ne fera-t-elle pas naître d'autres responsabilités ? Le propriétaire du navire en sera-il tenu ? Le capitaine du navire en répondra-t-il ? Telles sont les questions dont la solution importe au plus haut point à la victime.

§ 1. — Le propriétaire du navire, momentanément dirigé par le pilote, sera-t-il civilement responsable du préjudice éprouvé par la faute de ce pilote ?

On a essayé de le nier, en disant que le pilote obligatoire prend la place du capitaine et est plutôt le préposé de la loi que du propriétaire du navire. Ce qui ne tendrait à rien moins qu'à donner un recours contre la chambre de commerce qui a décerné le brevet ; nous aurons vite fait justice de cette opinion :

~ Pour faire retomber la responsabilité sur l'administration dont dé-

d'hui il n'y a plus de pilotes hauturiers ; aussi emploie-t-on le plus souvent le mot pilotes, sans aucune addition pour désigner les pilotes-côtiers.

(1) Il n'intervient pas de contrat de transport entre le pilote et le capitaine ou l'armateur, pas plus qu'il n'y en aurait entre « le marinier qui se charge de faire passer un bateau en un endroit quelconque et qui, prêtant seulement ses services pour faire mouvoir ce bateau, est un simple locateur d'ouvrage » : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2453. Orléans, 2 décembre 1857, S. 58.2.591 ; Guillouard, *op. cit.*, t. II, n° 737.

pend le pilote et décliner la sienne propre, le propriétaire part de ce que l'article 405 du Code de commerce, de même que l'article 216 ne sont que des corollaires de la règle de droit commun formulée par l'article 1384 du Code civil, aux termes duquel le préposant est civilement responsable des faits et actes de son préposé. Or, la responsabilité qui lui incombe de ce chef tient, d'une part, à ce qu'il l'a librement choisi et d'autre part, au droit qu'il conserve de diriger et de contrôler son activité. Puis, faisant observer qu'en vertu de l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, le pilotage est obligatoire à l'entrée des ports et rivières, il en déduit que ce n'est pas de son plein gré qu'il y a fait appel. Non seulement, il est astreint à se faire assister d'un pilote, mais encore ni lui, ni son capitaine ne sont en situation de le choisir à leur gré, puisque le pilotage n'est pas libre en France et qu'ils sont obligés de le prendre dans une catégorie de marins spécialement commissionnés par l'autorité maritime : parmi les pilotes institués par l'Administration de la marine et jouissant d'un monopole. Il prétend, en outre, s'autoriser de ce qu'il « n'a ni directement, ni indirectement sur le pilote l'autorité nécessaire pour prévenir une faute de sa part ; si, en effet, à un moment donné, le capitaine se fait assister d'un pilote, c'est parce qu'il n'est pas suffisamment au courant des difficultés de la navigation dans les parages où il se trouve, et parce que, les manœuvres devant être appropriées à l'état des lieux, un pilote est plus à même que lui d'imprimer au navire une direction convenable. Comment, dès lors, pourrait-il lui donner des ordres, des instructions ? Comment pourrait-il contrôler les manœuvres qu'il prescrit ? On invoque à l'appui de ces propositions les articles 2, 28 et 32 du décret du 12 décembre 1806, et on conclut en disant que, du moment où le propriétaire du navire ne peut, par l'entremise de son capitaine, exercer sur lui aucune autorité, le pilote ne peut être considéré comme son préposé » (1).

Mais, fait-on observer du côté adverse (2), « ces observations, également vraies quand il s'agit du choix d'un capitaine, n'empêchent pas l'armateur d'être déclaré civilement responsable des délits et des quasi-délits commis par celui-ci dans l'exercice du commandement ». Et cependant l'armateur est tenu de confier le commandement de son bâtiment à un capitaine, tenu en outre de le choisir, suivant le genre de navigation auquel le bâtiment est affecté, parmi ceux des marins qui sont en possession d'un brevet, soit de capitaine de la marine marchande, soit de maître au cabotage. Il répond du préjudice occasionné par le capitaine quoiqu'il ne soit pas en situation de lui donner des ordres, de surveiller ses agissements, ni par conséquent de prévenir les faits dommageables qui émaneraient de lui.

(1) Note de M. Levillain, sous Cass., 23 juin 1896, D. 98.1.385.

(2) Levillain, note sous Caen, 16 juillet 1879, D. 81.2.169.

« De plus, ajoute-t-on, la responsabilité encourue par le propriétaire à raison des fautes du pilote, se justifie ici, en droit comme en fait, à l'aide d'une double considération : d'une part, le propriétaire, instruit dès le moment du départ de l'obligation qui existera pour le capitaine de se faire assister d'un pilote dans telle et telle circonstance déterminée », peut être considéré comme ayant consenti d'avance à l'emploi du pilote partout où il sera nécessaire, comme « acceptant éventuellement et par anticipation le pilote pour son préposé, et comme se soumettant aux conséquences découlant de cette situation. D'autre part, la nécessité de recourir à l'intervention d'un pilote et celle de choisir le pilote dans une certaine catégorie d'individus ont été établies pour la sauvegarde des intérêts de l'armateur lui-même ; or, comment pourrait-il arguer de ces mesures de protection introduites en sa faveur afin de s'affranchir de la responsabilité que le droit commun lui impose ? Comment surtout pourrait-il les retourner contre les tiers et priver ces derniers d'un recours qui leur est naturellement ouvert à raison du préjudice éprouvé ? »

Il n'est plus contesté aujourd'hui que la faute d'un pilote, même obligatoire, engage la responsabilité du propriétaire de navire (1), tenu de son imprudence ou de son incurie, aux termes de l'article 216 du Code de commerce, et cela, quelle que soit l'opinion que l'on adopte sur la situation respective du capitaine et du pilote : si le pilote opère sous la dépendance du capitaine, le propriétaire est tenu, à raison des fautes qu'il commet, comme il est tenu à raison de celles commises par les gens de l'équipage placés sous les ordres de ce même capitaine ; si c'est le pilote qui préside momentanément à la navigation, le propriétaire ne répond pas moins de ses actes, comme il répond des fautes de tous ceux qui sont employés sur le navire, n'eût-il pas contribué à

(1) Voir parmi les auteurs : Bédarride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 281 ; Desjardins, *Droit maritime*, t. II, n° 274 ; de Valroger, *Droit maritime*, n° 239 ; de Courcy, article dans la *Revue int. du dr. marit.*, 1887-1888, p. 128 et suiv. ; Beausant, *Code maritime*, t. I, n° 342 ; Caumont, *Dictionnaire du droit commercial maritime*, V° *Pilotage*, n° 38, V° *Abordage*, n° 191 ; Sibille, *Des abordages*, nos 328 et suiv. ; Cresp et Laurin, *Droit maritime*, t. I, p. 621. — Au nombre des arrêts récents, citons : Rouen, 2 juin 1886, D. 87.2.168 ; Trib. Seine, 26 mars 1887, *Rev. int. du dr. maritime*, t. III, p. 33 ; Douai, 25 mars 1889, *ibid.*, 1888-1890, p. 20 ; Rennes, 12 février 1890, *ibid.*, 1890-1891, p. 247 ; Rennes, 31 décembre 1896, D. 99.1.76. « L'armateur, dit le premier de ces arrêts, répond des faits de tous ceux qui sont préposés à la conduite du navire ; si, par une mesure de prudence et de police, dans l'intérêt commun du navire et des tiers, l'autorité investit certains hommes de la charge spéciale de piloter les navires à l'entrée des ports et des rivières, ces hommes deviennent par le fait même les préposés de l'armateur ; en acceptant les risques de la navigation maritime, celui-ci a accepté d'avance les conséquences de leurs actes. » Le Comité maritime international a, dans sa Conférence d'Anvers, en 1899, admis que « la présence à bord d'un pilote dont l'emploi est obligatoire, ne modifie pas la responsabilité du propriétaire du navire en cas d'abordage ».

les choisir, dût-on les considérer comme légalement préposés à la conduite du bâtiment (1) ; comme il est garant de l'officier substitué au capitaine dans le commandement du navire (2), toutes les fois que pour une raison quelconque, il faut, en cours de voyage, procéder au remplacement du capitaine et quand les circonstances exigent que le remplaçant soit désigné par les autorités maritimes ou consulaires. L'impossibilité d'exercer, pendant le voyage, une surveillance active sur ceux qui, à un titre quelconque, sont préposés au maniement du navire, a sa contre-partie dans le droit qui a été conféré au propriétaire de se libérer par l'abandon du navire et du fret, aux termes du 2^e alinéa de l'article 216.

Et dans tous les cas, la victime aura contre ce propriétaire l'action contractuelle.

§ 2. — Le capitaine du navire, qui a fait appel à un pilote obligatoire, peut-il être déclaré personnellement (3) responsable à raison des accidents survenus pendant la présence du pilote à bord ?

La victime a parfois intérêt à pouvoir s'en prendre au capitaine du navire, qui ne pourrait pas, s'autorisant de la disposition du 2^e alinéa de l'article 216, se libérer par voie d'abandon : ce mode particulier de libération est réservé au propriétaire.

La question très controversée de la responsabilité du capitaine se rattache intimement à celle de l'étendue de ses pouvoirs.

Quelles sont donc les attributions respectives du capitaine et du pilote lamaneur ?

Un premier point certain, c'est que la présence d'un pilote à bord n'a pas pour résultat de réduire le capitaine à une inaction complète. Non seulement il lui est interdit de quitter le bâtiment (art. 227, C. comm.), mais il y conserve un rôle, il reste investi de certains pouvoirs. « La présence du pilote à bord, dit M. Bédarride (4), n'est et ne saurait être pour le capitaine et l'équipage le droit de se croiser les bras et de fermer les yeux ; leur devoir est de coopérer à la direction du navire et de la faciliter autant qu'il est en eux. » « Le capitaine, dit à son tour M. Boistel (5), doit être là pour faire exécuter avec prompti-

(1) Cass. civ., 23 juin 1896, et Trib. sup. de Papeëte, 24 mars 1892, D. 98.1.385 ; S. 98.1.209 et note de M. Lyon-Caen.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 188 bis ; de Valroger, *op. cit.*, t. I, n° 223 ; Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. II, n° 272.

(3) Le capitaine, représentant du propriétaire-armateur, peut sans contredit être traduit devant les tribunaux pour défendre l'action dont le propriétaire est passible. Mais en pareil cas, l'action est, en droit, encore dirigée contre le propriétaire et c'est contre lui qu'est prononcée la condamnation.

(4) Bédarride, *Du commerce maritime*, t. II, n° 393.

(5) Boistel, *Précis de droit commercial*, 2^e éd., n° 1193.

tude et intelligence les commandements du pilote, pour assurer l'obéissance de l'équipage, veiller lui-même sur les obstacles que l'on peut rencontrer, prévenir le pilote et insister pour éviter toute négligence de sa part ».

Il doit, en vertu de l'article 32 du décret de 1806, fournir au pilote tous les renseignements qui lui sont nécessaires sur le tirant d'eau du bâtiment, sa vitesse, sa marche, ses qualités et ses défauts, sa puissance d'impulsion et d'évolution.

En conséquence, la responsabilité personnelle du capitaine sera certainement engagée toutes les fois qu'un accident ayant eu lieu, il sera reconnu que cet accident a pour cause, soit une absence plus ou moins prolongée, soit l'insuffisance des renseignements donnés au pilote, soit un défaut de ponctualité dans la transmission des prescriptions formulées par le pilote ou un défaut de célérité dans leur exécution par les hommes de l'équipage qui demeurent sous sa dépendance, de même enfin toutes les fois que le sinistre aura été occasionné par un défaut de vigilance dans l'observation des signaux, ou dans la découverte des obstacles extérieurs dont la présence devait être révélée au pilote. Quand ainsi il y a eu infraction au devoir de surveillance de la part du capitaine, le préjudice qui lui est imputable provient de la négligence dont le capitaine a personnellement fait preuve, nullement du fait ou de la faute du pilote, et on ne comprendrait pas qu'il n'en supporte pas la responsabilité.

M. Levillain va même jusqu'à admettre comme hors de discussion — et il s'appuie sur plusieurs auteurs et quelques sentences judiciaires — que « si le pilote prescrit des manœuvres manifestement périlleuses, s'il imprime au navire une direction de nature à entraîner inévitablement sa perte, le capitaine peut, après avis préalable de l'équipage, lui retirer la mission qu'il lui a confiée et reprendre le commandement ». Il considère même « le capitaine comme étant dans l'obligation de recourir à cette mesure extrême, toutes les fois que les circonstances l'exigent, sous peine d'engager sa responsabilité ».

Mais, ceci étant admis, faut-il aller plus loin ? Le capitaine qui, notwithstanding la présence du pilote à bord, demeure investi d'une mission de surveillance, qui conserve sa supériorité hiérarchique sur les hommes de l'équipage, qui doit pourvoir à l'exécution fidèle et immédiate des mesures prescrites, reste-t-il en outre, d'une façon générale, en possession de la direction du navire et continue-t-il à présider à la manœuvre d'une façon effective ? Y a-t-il lieu, en conséquence, de le déclarer civilement et même pénalement responsable, à raison des accidents survenus quand ils sont le résultat de quelque négligence ou impéritie dans l'adoption des mesures propres à assurer la marche du bâtiment, qu'elle émane du pilote ou de tout autre matelot ? La question ne manque pas d'être délicate.

M. Levillain estime que du moment où il y a un pilote à bord, c'est à lui qu'est confiée la direction de la manœuvre et c'est sur lui, dès lors, que retombe la responsabilité des accidents survenus.

« D'abord, dit-il (1), si, faisant abstraction des textes, on recherche quelle est, en législation, la solution préférable, il semble difficile, quoi qu'on puisse dire, de contester au pilote le droit de présider à la marche du bâtiment. Pourquoi le capitaine, en effet, requiert-il l'assistance du pilote ? C'est parce que, n'étant pas au courant des difficultés que présente la navigation dans l'étendue de tel ou tel parcours, et se sentant, par suite, hors d'état d'exercer personnellement le commandement sans compromettre la sécurité tant du navire que de la cargaison, il juge prudent de recourir à l'intervention d'un homme, moins instruit peut-être, mais plus expérimenté que lui. Or, suffit-il, pour que tout danger soit écarté, que les endroits où gisent les écueils, les bancs de sable, les obstacles de toute nature lui soient indiqués de façon exacte, que la profondeur de l'eau sur tel ou tel point de l'itinéraire à suivre, l'existence et la direction des courants, l'heure des marées, les phénomènes particuliers qui se produisent au moment du flux et du reflux soient portés à sa connaissance ? Non ; il faut, en outre, que les manœuvres soient spécialement appropriées aux exigences de la situation, que des précautions particulières soient prises afin de prévenir les accidents, et le pilote est alors plus apte que le capitaine pour imprimer au navire une direction convenable, pour déterminer les mesures préventives qu'il convient d'adopter. On ne comprendrait guère qu'une personne, après avoir fait appel, dans une circonstance déterminée, à l'intervention d'une autre, dont elle reconnaît la supériorité à certains égards, vint émettre ensuite la prétention de contrôler les décisions prises par celui qu'elle s'est assigné comme guide. Telle serait cependant la conduite du capitaine au regard du pilote s'il continuait d'exercer le commandement après l'arrivée de ce dernier à bord du bâtiment. »

Après avoir ainsi examiné la nature des besoins en vue desquels le pilotage a été institué, M. Levillain consulte les textes, recherche longuement quelle a été la manière de voir des siècles précédents, et se demande si les lois et règlements actuellement en vigueur ont modifié cet ancien état de choses. Puisque tous ces textes militent en faveur de la prédominance du pilote et assignent à sa responsabilité un caractère exclusif, il arrive à cette conviction « que le pilote chargé de la conduite d'un navire se trouve, à l'exclusion du capitaine, préposé à la conduite du bâtiment, investi de la direction suprême, d'où cette conséquence, qu'en cas d'accident survenu pendant la durée de son séjour à bord par suite d'une faute commise dans l'exercice du commandement,

(1) Levillain, note sous Caen, 16 juillet 1879, D. 81.2, p. 171, 1^{re} col.

c'est lui et lui seul qui est responsable. Quant au capitaine, il ne peut encourir de responsabilité personnelle que dans les limites précédemment tracées, c'est-à-dire s'il a commis quelque acte de négligence ou d'impéritie dans l'accomplissement des fonctions et prérogatives dont il reste investi, ou bien encore, s'il a laissé le pilote maître des destinées du bâtiment alors que son congédiement s'imposait de la façon la plus évidente » (1).

Mais on a contesté l'importance de ces textes en droit moderne et la valeur de ces raisonnements ; et tant en doctrine qu'en jurisprudence, on opine de plus en plus à penser (2) que la présence du pilote à bord n'anéantit pas la direction du capitaine, que le pilote, loin de remplacer le capitaine, remplit simplement l'office d'un conseil, d'un guide, et que pendant son séjour, le capitaine continue de présider à la navigation, de diriger, avec la manœuvre, la marche du bâtiment, en un mot, d'exercer seul le commandement du navire.

« Si on considère le but dans lequel le capitaine agit lorsque, volon-

(1) Voir les auteurs et les arrêts cités en ce sens par M. Levillain, *loc. cit.*, et spécialement de Fresquet, *Abordages*, p. 41 ; Bravard et Demangeat, *Traité de droit commercial*, t. IV, p. 216. — Adde : de Valroger, *Droit maritime*, t. I, n° 181 ; Lyon, 7 juillet 1887, *Rev. int. du dr. marit.*, t. II, p. 538 ; Trib. Seine, 26 mars 1887, *ibid.*, t. III, p. 33 ; Caen, 16 juillet 1879, D. 81.2.169. — Le pilote présent à bord d'un navire au moment d'un sinistre, dit ce dernier arrêt, est personnellement responsable des accidents survenus, s'il est établi que le sinistre provient de fautes ou négligences commises dans l'exercice du commandement : « Attendu que le capitaine qui a pris un pilote à bord, conserve évidemment la supériorité hiérarchique, l'autorité disciplinaire ; de même qu'il ne cesse jamais de représenter l'armateur, mais en ce qui concerne la direction nautique, il abdique le commandement effectif... ; qu'il doit, généralement parlant, sa vigilance, mais que, toutefois, pour ce qui concerne l'essence même du pilotage, il est dépossédé du commandement, et n'est plus que l'intermédiaire, la voix en quelque sorte du pilote ; qu'il reste, en tant que maître de la nau, tenu de la surveillance du pilote, libre de reprendre le commandement en cas de nécessité, sous sa responsabilité personnelle, mais seulement s'il y a faute ou incapacité manifeste du pilote ; qu'en dehors de là et sauf les cas de témérité ou d'erreur évidentes, il peut et doit, en ce qui est de la compétence spéciale du pilote, s'en rapporter à l'expérience de celui-ci. » — C'est donc au pilote qu'appartient le droit exclusif de régler la marche du navire. Et l'arrêt conclut que si le capitaine est personnellement responsable à raison d'un défaut de vigilance ou de sagacité dans l'exercice des attributions dont il reste investi, il demeure à l'abri de tout recours à raison des fausses manœuvres exclusivement imputables au pilote.

(2) Desjardins, *op. cit.*, t. II, n° 740 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 190, de Courcy, *Questions de droit maritime*, 4^e série, p. 493 et suiv. ; Laurin, « De la responsabilité du capitaine en cas d'abordage, quand il se trouve un pilote à bord », *Rev. int. du dr. marit.*, t. I, p. 548 et suiv., et les auteurs cités au D. 81.2.171, note, et au D. 92.2.225, note, 2^e col. ; Rennes, 12 février 1890, D. 92.2.225 ; Rouen, 2 juin 1886, *Rev. int. du dr. marit.*, t. II, p. 285 ; Trib. com. Cherbourg, 17 octobre 1902, *Gaz. Trib.*, 25 décembre 1902 : « La présence d'un pilote à bord d'un navire ne diminue pas la responsabilité du capitaine qui doit prendre toutes les mesures de précaution et de surveillance nécessaires à la sûreté du navire. » Voir aussi : Trib. mixte du Caire, 19 avril 1890 et Cour d'Alexandrie, 22 août 1891, D. 93.2.568.

tairement ou pour se conformer aux décrets sur la matière, il se fait assister d'un pilote lamineur, on reconnaît aisément que l'intervention du pilote, en tant qu'auxiliaire, satisfait pleinement aux exigences de la situation. Il ne s'agit en effet, d'autre chose que de prémunir le bâtiment contre les dangers particuliers auxquels l'expose l'état de la mer dans telle ou telle portion de son parcours. Pour cela, le capitaine a besoin de s'éclairer des conseils d'un homme plus expérimenté que lui, mieux renseigné qu'il ne l'est personnellement sur la configuration des bas-fonds, la place qu'occupent les écueils cachés, les bancs de sable mobiles, sur la profondeur des eaux, la direction et la force des courants, les phénomènes du flux et du reflux, en un mot sur les obstacles matériels que peut rencontrer la navigation dans les parages où l'on est sur le point de s'engager. Telle est la mission du pilote. Etant donnée la nature des services qu'il est appelé à rendre, il remplit nécessairement l'office d'un guide ; il intervient comme auxiliaire ; ce n'est point un remplaçant ; il n'y a aucune nécessité, en effet, qu'il prenne la place du capitaine ou même qu'il en exerce partiellement les fonctions. La soumission du capitaine à un rôle subalterne par suite de la présence d'un pilote sur le bâtiment, outre qu'elle entraînerait le renversement de tout ordre hiérarchique à bord serait souvent, en fait, pleine d'inconvénients ; le capitaine connaît mieux que tout autre le tirant d'eau du navire, « sa force de résistance, sa puissance d'impulsion, sa vitesse et sa force d'évolution », et s'il ne reste pas l'arbitre suprême des mesures à prendre pour parer aux difficultés de la navigation, alors même qu'elles sont d'un ordre particulier, la marche du navire sera entravée à chaque instant, peut-être même à un moment donné, se trouvera-t-elle sérieusement compromise. »

Si une manœuvre peu ordinaire s'imposait par suite des sinuosités de l'estuaire ou des bancs de la rade, le pilote en préviendrait le capitaine, mais, même alors, il serait aussi dangereux d'enlever au commandant du navire la direction de ce navire, que de l'abandonner à ses propres lumières.

Il convient de laisser au capitaine le rôle de directeur suprême, libre d'accepter ou non, sous sa propre responsabilité, les avis du pilote, libre d'imposer sa volonté. Les conseils du pilote, que le capitaine peut indifféremment suivre ou rejeter et qu'il ne suit qu'avec toutes les conséquences résultant des actes qu'il fait sans indication préalable, ne portent donc aucune atteinte à ses droits de commandement.

Et rien, dans le fait que le pilotage est obligatoire, ne vient modifier cette solution.

A ceux qui voient dans le pilotage obligatoire une mesure d'ordre public, prise dans l'intérêt supérieur de la navigation pour supprimer dans la mesure du possible les accidents qui empêcheraient le

libre accès des ports ou qui nuiraient aux intérêts généraux, autant que dans l'intérêt de l'armement qui y trouve un moyen de circuler avec plus de sécurité, et qui en concluent à la suprématie nécessaire du pilote, on répond qu'il importe de bien comprendre en quel sens le ministère du pilote est obligatoire. « Tout navire entrant ou sortant doit avoir un pilote, dit l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, mais si le capitaine refuse d'en prendre un, il sera tenu de payer comme s'il s'en était servi. » L'article 35 va même jusqu'à défendre au pilote de monter à bord contre le gré du capitaine. Le pilotage n'est obligatoire qu'en ce sens que tout navire entrant ou sortant du port doit acquitter la taxe afférente au pilotage. Il s'agit donc là moins d'une disposition d'ordre public et de protection que d'une mesure fiscale.

Tout au plus, pourrait-on dire que la taxe a été rendue obligatoire pour empêcher que, par un sordide esprit d'économie, certains capitaines ne se passent de pilotes, dans des parages qu'ils ignorent.

De ce que le capitaine n'est pas tenu nécessairement de se faire assister d'un pilote, mais est simplement astreint à l'acquiescement des droits de pilotage, alors même qu'il n'a pas usé de son ministère, on tire une conséquence tout autre qui est un argument de plus en faveur de la théorie en vogue : du moment où le capitaine demeure libre d'employer ou non son assistance, il joue évidemment, par rapport au pilote, lorsqu'il fait appel à son concours, le rôle d'un commettant, d'un préposant, et, au regard des tiers, le pilote reste son subordonné, comme dans le cas où le pilotage est purement facultatif.

Certains se refusent à voir dans le pilote un préposé du capitaine, sous prétexte que ce dernier n'est pas en mesure de le choisir à son gré : non seulement, en effet, il est tenu de le prendre parmi les marins investis officiellement de ces fonctions, restriction qui constitue une garantie et dont le capitaine ne peut s'autoriser pour se dépouiller, même partiellement, des attributions prépondérantes dont la loi l'investit ; mais encore, en fait, il ne lui est même pas loisible de s'adjoindre celui d'entre eux que bon lui semble, puisqu'à l'entrée des ports, le capitaine est tenu d'agréer et de prendre le premier pilote qui se trouve à sa portée ou se présente à lui, tandis qu'à la sortie, pour éviter les discussions et assurer autant que possible un emploi à tous, le service des pilotes se fait à tour de rôle, le capitaine étant obligé de recevoir celui que l'ordre de service envoie à son bord. On leur a répondu, qu'en droit, sa liberté d'option existe (1), que jamais la jurisprudence n'a attaché d'importance à cette considération, et que d'ail-

(1) Le capitaine, dit-on, sachant d'avance qu'étant données les prescriptions réglementaires, il sera, le cas échéant, obligé d'accepter le pilote qui lui sera envoyé, peut être considéré comme ayant délégué, en quelque sorte à l'administration, l'exercice des droits d'option qu'il possède en principe et comme ayant agréé pour son préposé celui qu'elle lui adressera.

leurs, ce qui caractérise le préposé, ce n'est pas tant le choix que l'autorité et la subordination corrélatives, le droit pour le préposant de donner des ordres, d'imprimer telle direction que bon lui semble, par suite, la possibilité de prévenir toute faute dommageable de sa part. Il n'y a donc aucune objection à tirer soit du caractère obligatoire du pilotage, soit de ce fait que le pilote doit être pris dans un cadre restreint de marins brevetés ; on ne doit pas plus se laisser arrêter par l'impossibilité où le capitaine se trouve souvent en fait de choisir, même parmi les pilotes attitrés, celui que bon lui semble.

En conséquence, la présence d'un pilote à bord d'un navire ne change en rien les règles de la responsabilité ni de l'exercice du recours (1) ; malgré cette circonstance, le capitaine du navire conservant toute l'autorité du commandement, restant investi de la direction suprême et demeurant l'arbitre des mesures à adopter pour parer aux difficultés de la navigation, demeure responsable très généralement de tous sinistres et dommages produits par négligence ou impéritie dans l'exercice du commandement et occasionnés par une faute du personnel sous ses ordres, donc aussi par une fausse manœuvre imputable au pilote (2).

Le passager qui, de ce chef, demandera réparation au capitaine du paquebot naufragé, ne pourra évidemment le faire que par le recours délictuel.

(1) De Valroger, *Droit maritime*, t. I, nos 332 et 381.

(2) Comme toute personne obligée en qualité de civilement responsable, le capitaine, après avoir répondu de la faute du pilote envers le passager victime, a un recours contre lui. Il n'en serait autrement que si le pilote préposé avait agi en vertu d'un ordre donné par le capitaine qui l'actionne.

Nous avons dit déjà que le passager aurait un recours direct contre le pilote, responsable envers lui par application de l'article 1382 de son imprudence ou de son incurie, à moins qu'il ne soit établi que la manœuvre à la suite de laquelle le dommage est survenu lui a été imposée par le capitaine contre son gré et au mépris des avertissements qu'il a donnés. — Nous n'avons pas à nous occuper ici de la responsabilité possible du pilote-conseiller et de l'autorité qui l'a imposé (l'administration de la marine), envers le capitaine, pour toutes fausses indications sur la route à suivre, mauvais renseignements sur l'état des lieux et dommages causés par ces avis erronés. « Si l'abordage, dit un jugement du tribunal de commerce de Cherbourg, du 17 octobre 1902 (*Le Droit*, 1^{er} décembre 1902) est dû à une faute du pilote qui n'a pas exécuté les ordres du capitaine, ce dernier doit être garanti et indemnisé par le pilote des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui. » — Pilote, capitaine et propriétaire seraient responsables dans la même mesure, et délictuellement, vis-à-vis des passagers du navire abordé, des suites d'un abordage dû à une fausse manœuvre de leur navire imputable au pilote.

SECTION V. — **Recours contre l'Etat.**

Les accidents de chemins de fer présentent une particularité remarquable, en ce qu'ils donnent parfois ouverture au recours du voyageur contre l'Etat (1).

Nous n'entendons pas parler ici des accidents survenus sur le réseau de l'Etat ; rien ne justifierait à ce sujet une rubrique spéciale. L'Etat exploitant, nous le savons, s'assimile aux autres Compagnies et comme tel reste soumis aux règles du droit commun ; tout ce que nous avons dit des Compagnies de chemins de fer et des cas dans lesquels elles pouvaient être actionnées, s'applique donc au réseau « Etat ».

Les explications particulières que nous donnons à cette place visent certains accidents survenus sur le réseau des Compagnies concessionnaires et qui cependant donnent ouverture à la responsabilité de l'Etat : ce sont les accidents qui ont pour cause soit une malfaçon dans les travaux d'infrastructure, soit une défectuosité dans le fonctionnement du service du contrôle.

1. — *Accidents occasionnés par le manque de stabilité de la voie, la rupture d'un pont, l'effondrement d'un tunnel, l'affaissement d'un viaduc, la chute d'un bâtiment... en un mot, par ce qu'en termes techniques on appelle : les travaux d'infrastructure.*

L'Etat français considère le service des chemins de fer comme une charge d'utilité générale qui lui incombe. Mais, pour la très grande majorité des lignes, il ne gère pas lui-même l'exploitation des voies ferrées ; il la concède sous certaines conditions et pour une durée limitée (2) à des sociétés financières. Et il livre aux Compagnies con-

(1) En dehors des voies ferrées, on a relevé parfois la responsabilité de l'Etat pour abordages occasionnés par les navires de la marine militaire, mais sa responsabilité à ce titre ne diffère en rien de celle des Compagnies de navigation privées, auxquelles nous venons de faire allusion. On concevrait encore une demande en garantie contre l'Etat de la part d'une Compagnie de navigation actionnée par les héritiers d'un passager tué dans un abordage engageant la responsabilité du commandant du navire de l'Etat abordeur. La seule particularité à signaler est que la connaissance d'une demande de ce genre appartient à la juridiction administrative (*Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, 1874, p. 69). — Ces questions ne soulevant aucun problème se rattachant au contrat de transport, nous n'y insisterons pas.

La responsabilité de l'Etat est aussi engagée toutes les fois que l'accident survenu est imputé au mode défectueux d'exécution d'un travail public, tel que digue, quai, jetée, mais alors l'Etat est pour le passager sur le même rang qu'un tiers quelconque, sauf, comme nous le verrons, la compétence administrative.

(2) L'expiration des concessions consenties aux Compagnies aura lieu : pour la Compagnie du Nord, le 31 décembre 1950 ; pour l'Est, le 26 novembre 1954 ; pour l'Ouest, le 31 décembre 1956 ; pour le P.-L.-M., le 31 décembre 1956 ; pour le Midi, le 31 décembre 1960.

cessionnaires la voie à peu près construite, dont tous les ouvrages d'art quelconques ont été établis par les ingénieurs des Ponts et Chaussées à son service.

D'après les principes généraux, le contrat de concession étant une sorte de bail à long terme, l'Etat devrait assurer à la Compagnie le libre usage de la chose louée, et celle-ci conserverait un recours contre lui si elle avait encouru une responsabilité quelconque provenant d'un vice de la chose louée, et spécialement de la malfaçon des travaux d'infrastructure. Mais elle s'est interdit ce recours en acceptant l'article 21 du cahier des charges, qui fait peser sur elle tous les dommages résultant de ces travaux, pourvu que deux années se soient écoulées depuis leur réception.

Toutefois, cette restriction à la responsabilité de l'Etat ne s'applique pas aux voyageurs : le cahier des charges constitue une convention privée entre les Compagnies et l'Etat : les voyageurs sont des tiers, qui, de droit commun, peuvent demander à l'Etat réparation des suites de la faute commise par ses agents en livrant à la circulation une voie défectueuse.

Jusqu'ici, cette responsabilité de l'Etat est restée purement théorique ; ce qui s'explique si l'on songe que la juridiction administrative est généralement redoutée des particuliers, que le fait de recourir contre l'Etat en matière de travaux publics provoquerait cette compétence, et cela sans compensation, la solvabilité des grandes Compagnies, doublée du crédit de l'Etat, étant aussi sûre que possible. On pourrait y ajouter le désavantage que présente pour les plaideurs l'impossibilité d'exciper d'une responsabilité contractuelle, puisqu'aucun contrat ne les relie même indirectement à l'Etat.

Tout autre serait la situation si le voyageur avait affaire à une Compagnie d'intérêt local. Les travaux sont alors effectués pour le compte du département ou de la commune ; et ces Compagnies régionales, à trafic minime et à solvabilité souvent douteuse, sont privées de la « garantie d'intérêt » par laquelle les grandes Compagnies « empruntent le crédit » de l'Etat. En cas d'insolvabilité de la société ou même de l'individu concessionnaire, qui ne pourrait lui offrir qu'un dividende d'indemnité, la victime aurait grand intérêt à s'adresser au département ou à la commune, responsable de tout préjudice ayant de la sorte sa cause dans une faute des constructeurs. Que ces travaux aient été faits en régie ou à l'entreprise, le département ou la commune est leur commettant et, à ce titre se verrait contraint de procurer à la victime l'indemnité totale (1).

(1) M. Aucoc, *Conférences sur le droit administratif*, t. II, p. 432, cite un certain nombre d'arrêts du Conseil d'Etat ayant fait application de ces principes.

2. — *Accidents qu'un contrôle sérieux aurait empêchés.*

Le service des chemins de fer est soumis de la part de l'Etat à un contrôle minutieux et permanent destiné à veiller à l'observation des règles spéciales édictées par les pouvoirs publics pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer, à surveiller aussi la gestion et la propriété financière des Compagnies dont l'Etat, garantissant aux porteurs de titres un minimum d'intérêts, est devenu créancier. Il y a donc là, en même temps qu'une mesure de prudence, une charge d'utilité générale qui pèse sur lui et l'oblige vis-à-vis des voyageurs.

Le contrôle, dont les organes sont multiples et dont les agents ont des fonctions spécialisées suivant les divers services de l'exploitation, a accès dans tous ces services et doit s'exercer sur toutes les actions de la Compagnie (1).

C'est plus une mesure préventive qu'une sanction, mais son absence ou même son insuffisance engagerait la responsabilité de l'Etat. Ce contrôle toutefois n'implique en rien une garantie vis-à-vis du voyageur : mal ou incomplètement effectué, il constituera une faute ; mais une vérification aussi scrupuleuse que le permettent les données de la science dégage complètement sa responsabilité.

En pratique encore, on ne trouve aucun exemple de recours de ce genre et cette responsabilité reste lettre morte. Cela tient à la fois à la difficulté qu'il y a pour la victime d'un accident à prouver la faute de l'ingénieur-contrôleur dont elle prétendrait le contrôle défectueux, et à l'inutilité de cette preuve et de ce recours, celui qu'elle possède contre la Compagnie suffisant amplement à l'indemniser (2).

Il ne saurait évidemment être question de recours contractuel contre l'Etat ainsi actionné en sa qualité de puissance publique.

(1) Voir des notions générales sur l'organisation et le fonctionnement de ce service, d'après les décrets du 18 septembre 1893 et du 30 mai 1895, dans Cavaré, *Du transport des personnes par chemins de fer*, p. 42 et s. — Voir encore les articles 51 et 52 du décret du 1^{er} mars 1901, dont le second d'ailleurs renvoie aux règlements précités.

(2) Une question intéressante serait celle du recours de la Compagnie contre l'Etat ou contre l'employé coupable. Mais son examen nous entraînerait hors de notre sujet. Du premier, nous dirons cependant un mot au chapitre « De la compétence ». Quant au second, basé sur l'inexécution ou la mauvaise exécution du travail promis par l'employé dans son louage d'ouvrage, il est contractuel. En conséquence, la Compagnie n'a pas à prouver la faute de l'employé, mais au moins doit-elle baser sa demande sur des faits qui dépendent de son service, avancer par exemple que l'accident est arrivé sur la partie de la voie confiée à sa surveillance. Ce recours ne fonctionne pas en pratique, et les Compagnies se contentent d'infliger une peine disciplinaire au coupable : amende, suspension, destitution.

En Allemagne, une ordonnance des 5-14 février 1888 (*Annuaire de législation étrangère*, 1889, p. 34), astreint certains employés des chemins de fer de l'Etat à verser un cautionnement qui, le cas échéant, offrirait une garantie, soit à l'action directe de la victime quand l'accident a été occasionné par la faute de l'un des employés qui sont astreints au cautionnement, soit au recours de l'entrepreneur de transport, ici l'Etat.

CHAPITRE III

LE TRIBUNAL DEVANT LEQUEL LA VICTIME DEVRA PORTER SON RECOURS.

La recherche des juges qui statueront sur le recours comporte deux phases successives : la détermination de la juridiction compétente ; la fixation du tribunal compétent.

SECTION I. — La juridiction compétente.

La connaissance des difficultés relatives aux accidents de voyageurs appartiendra normalement aux tribunaux de l'ordre judiciaire, exceptionnellement aux tribunaux de l'ordre administratif.

§ 1. — Tribunaux de l'ordre judiciaire.

Les demandes en dommages-intérêts, nées du contrat de transport, sont des demandes civiles par leur nature et de la compétence des tribunaux civils ordinaires ou des tribunaux de commerce, selon les espèces. La connaissance n'en est attribuée aux tribunaux répressifs que dans les cas limitativement déterminés par la loi.

I. — Tribunaux répressifs.

Toutes les fois que l'accident est occasionné par une infraction aux dispositions contenues dans les lois et règlements, il donne lieu à une action pénale. Tant que cette action pénale n'est pas intentée, elle ne saurait avoir aucune influence sur l'action civile. Dès l'instant où une poursuite criminelle est engagée, elle modifie le développement du recours délictuel, mais n'a aucune répercussion sur le recours contractuel.

1. — *Recours délictuel.* — Quand la partie lésée actionne le coupable par voie de citation directe, pénalement et civilement, comme elle le peut en matière correctionnelle ou de police, le même tribunal statue sur les deux actions. Mais, en matière criminelle, elle est obligée de mettre le ministère public en mouvement, quitte à se porter partie civile. Quand donc le ministère public, de sa propre autorité ou sur la plainte d'une victime, a saisi la juridiction répressive, toute victime

peut, à son choix : porter son action civile en réparation du préjudice causé par l'infraction directement et séparément devant la juridiction civile, ou la joindre à la procédure criminelle en « se portant partie civile » (1). Si elle prend le premier parti, le tribunal civil ne pourra statuer qu'après le prononcé du jugement correctionnel ou criminel, selon la règle : « Le criminel tient le civil en état » (2). Si elle préfère le second parti, le tribunal répressif examinera le recours en réparation civile en même temps que la plainte, et par le jugement même qui prononcera la peine, accordera les dommages-intérêts (3).

L'application de ces principes ne fait pas difficulté quand l'action civile est poursuivie contre le défendeur à l'action criminelle, contre l'auteur même de l'accident. Faut-il en étendre la portée jusqu'à permettre de réclamer, dans l'instance pénale ouverte contre le préposé

(1) Une réserve s'impose toutefois : par application du principe général d'après lequel les juridictions exceptionnelles investies extraordinairement par la loi d'une compétence pénale ne peuvent pas se prononcer sur l'action civile née du délit qu'elles ont le droit de juger, les tribunaux maritimes commerciaux, auxquels la loi du 10 mars 1891 défère les délits d'abordage, ne peuvent pas connaître des actions civiles appartenant aux victimes de l'abordage, ce que dit l'article 21 de cette loi.

(2) Ces deux points résultent de l'article 3 du Code d'instruction criminelle : « L'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique. Elle peut aussi l'être séparément : dans ce cas, l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile ». Le législateur a voulu, par cette deuxième disposition, éviter la contrariété de jugements et il a accordé la préférence à la juridiction répressive parce que ses moyens d'action sont plus étendus et qu'au point de vue social elle est la plus importante.

(3) Au cas d'acquittement, M. Baudry-Lacantinerie (*Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n° 1350) professe que les tribunaux criminels peuvent allouer des dommages-intérêts, à charge de relever une faute distincte du fait délictueux définitivement écarté. Il semble bien cependant qu'il y ait lieu de faire une distinction : s'il est vrai que, devant la Cour d'assises, les juges puissent statuer sur tous dommages-intérêts, quel que soit le verdict du jury (art. 358 et 366, C. d'inst. crim.), il n'en est pas de même devant les tribunaux correctionnels et de police. Ce droit, en effet, n'est pas conforme à l'ordre des juridictions. Les tribunaux de répression n'ont en principe aucune compétence quant aux intérêts civils ; devant eux l'action civile n'est que l'accessoire de l'action publique ; elle leur échappe donc par cela seul qu'ils ne retiennent pas l'action publique (si par exemple elle s'est éteinte par la mort du prévenu ou l'annistie). L'acquittement intervenu prouve que la partie civile s'est trompée en agissant devant le juge répressif ; il est juste qu'elle subisse les conséquences de son erreur et soit renvoyée à se pourvoir devant le juge compétent. C'est cette solution qu'on doit admettre, en l'absence d'un texte formel y dérogeant en matière correctionnelle et de police, comme il en existe un en matière criminelle. En ce sens, que les tribunaux correctionnels doivent se dessaisir de la connaissance des conclusions de la partie civile, quand ils acquittent le prévenu : Paris, 21 avril 1896, D. 98.1.305 ; « qu'ils ne peuvent, lorsqu'ils renvoient le prévenu des fins de la poursuite, statuer sur les réparations civiles réclamées par la partie plaignante » : Cass. crim., 19 février 1904, *Gaz. Trib.*, 3 mars 1904. — Voir la dissertation de M. Baudouin, D. 93.1.393.

coupable, des dommages-intérêts au voiturier civilement responsable de son infraction ? La même sentence pourra-t-elle faire justice du crime ou du délit de l'employé et accorder réparation aux dépens du voiturier, comme le même fait engageait la responsabilité pénale du préposé et la responsabilité civile de la Compagnie ? En d'autres termes, la victime, qui dans les multiples accidents provenant du fait des agents, a bien souvent avantage à recourir contre le préposant, le pourra-t-elle en se portant partie civile dans l'instance pénale ouverte contre le préposé ?

Oui, répond le bon sens, puisque ce qui relie les deux actions et permet de les réunir dans une même instance, c'est la communauté de base, de cause qui pour toutes deux se trouve dans le fait délic-tuel (1).

Et les textes corroborent cette manière de voir. En matière de simple police, c'est l'article 145 du Code d'instruction criminelle qui met sur le même pied, au point de vue de la réparation du préjudice, la personne civilement responsable et le prévenu : « Les citations pour contraventions de police seront faites à la requête du ministère public ou de la partie qui réclame. Elles seront notifiées par un huissier, il en sera laissé copie au prévenu ou à la personne civilement responsable. »

En matière correctionnelle, ce texte a son équivalent dans l'article 182 du Code d'instruction criminelle : « Le tribunal sera saisi en matière correctionnelle de la connaissance des délits de sa compétence, soit par le renvoi qui lui en sera fait d'après les articles 130 et 160 ci-dessus, soit par la citation donnée directement au prévenu, ou aux personnes civilement responsables du délit, par la partie civile. » On cite encore les articles 190 et 191 du même Code qui, ne parlant pas de l'un sans parler des autres, supposent formellement que les personnes civilement responsables sont jugées en même temps et avec le prévenu (2).

En matière criminelle enfin (quoiqu'il soit bien rare qu'un crime puisse être relevé à la charge d'un agent de transport), l'article 74 du Code pénal comprend, au nombre des tribunaux éventuellement appelés à statuer sur les cas de responsabilité civile, les Cours devant lesquelles sont portées les affaires criminelles, c'est-à-dire les Cours d'assises qui doivent donc être mises sur le même pied que les autres tribunaux de répression, et devant lesquelles la victime pourra pour-

(1) Le principe de l'article 3 du Code d'instruction criminelle, dit M. Sainte-lette, s'applique à l'action en responsabilité du fait d'autrui comme à l'action en responsabilité du fait personnel. Il n'y a pas à distinguer entre le cas où la tête et le bras appartiennent au même individu, et le cas où ils appartiennent à des individus différents.

(2) Cass., 20 juillet 1827, cité par Mazen, *op. cit.*, p. 144.

suivre le préposant transporteur, civilement responsable du fait de ses agents (1).

Cette solution concorde on ne peut mieux avec les motifs qui ont inspiré l'article 3 du Code d'instruction criminelle. S'il a réuni l'action en dommages-intérêts à l'action publique, c'est pour la rendre plus rapide, plus facile et moins coûteuse ; or, qu'il s'agisse de contravention, de délit ou de crime, que le recours s'adresse à l'agent inculpé ou à la Compagnie, l'examen des faits nécessité par la poursuite criminelle servira à l'action civile basée sur ces mêmes faits (2).

En résumé : compétents pour connaître du délit incriminé (3), les tribunaux répressifs le sont aussi pour connaître des actions civiles portées devant eux accessoirement aux délits ; compétents pour connaître de la demande en dommages-intérêts de la partie, ils le sont également pour accorder toutes les réparations auxquelles elle a droit ; à la condition toutefois que l'on ne soit pas en présence d'une espèce qui entraînerait pour la demande civile compétence administrative. La jonction ne serait plus alors possible ; l'action privée devrait être séparée de l'action publique ; les juges répressifs devraient s'en dessaisir d'office et au besoin le conflit pourrait être élevé (4).

2. — *Recours contractuel*. — Tout ceci ne s'applique qu'à l'action civile *stricto sensu*, à l'action en dommages-intérêts prévue par les articles 1382 et suivants et non à l'action qui se base sur le contrat de transport. Celle-ci, trouvant sa source dans un ordre de principes différent, peut toujours s'exercer librement et on comprend fort bien qu'elle ne puisse être jointe à l'action publique.

M. Mangin (5) nous met en garde contre la confusion de l'action *ex contractu* avec l'action *ex delicto*. Tandis que cette dernière a le même point de départ que l'action publique : le fait délictueux, la première à un point de départ tout différent : le contrat de transport. « Elle n'est pas, nous dit M. Saintelette, de la famille de l'action publique. Elle en est l'aînée, par la conception sinon par la naissance. Elle est engendrée par le contrat, et le manque d'exécution ne fait que lui donner le jour. » L'inexécution, qui est ici constituée par le fait délictueux, peut être envisagée comme une condition à la réalisation de laquelle est soumise son existence. Il n'y a donc plus les mêmes raisons d'appliquer l'article 3 du Code d'instruction criminelle, et

(1) Cass., 18 juin 1847, D. 47.1.223 ; — 25 février 1848, D. 48.1.74 ; 2 avril 1859, D. 59 1.137 et le rapport de M. le conseiller Seneca.

(2) En ce sens : Picard, *op. cit.*, t. III, p. 499.

(3) Il est d'évidence que les tribunaux répressifs ne peuvent connaître des actions civiles portées devant eux accessoirement aux délits qu'autant qu'ils sont compétents pour connaître de ces derniers : Sourdat, *op. cit.*, t. I, p. 246.

(4) Décision du tribunal des conflits, du 17 avril 1851.

(5) Mangin, *Traité de l'action publique et de l'action civile*, n° 367.

jamais l'action contractuelle ne pourra être portée devant les tribunaux répressifs.

II. — *Tribunaux civils et de commerce.*

Envisageons séparément le cas où le transporteur est un particulier (individu ou société), et le cas où le transporteur est l'Etat.

1. — *Particuliers transporteurs.*

La victime, avons-nous dit, peut, si elle le préfère, intenter séparément son action civile en réparation ; mais alors, sont-ce les tribunaux civils ou les tribunaux consulaires qui en connaîtront ?

La même question se pose dans les mêmes termes toutes les fois que le voyageur agit contractuellement, ou qu'usant du recours délictuel, il attend la sentence rendue au criminel pour s'occuper de poursuivre le voiturier, ou quand il n'y a pas eu ouverture de l'action publique, ou encore quand les circonstances de l'accident, étant donné l'obscurité qui les entoure, ne permettent pas d'établir assez catégoriquement la culpabilité du transporteur pour que, pénalement, le doute ne lui profite pas.

Rappelons d'abord que les tribunaux civils sont la juridiction de droit commun, et les tribunaux de commerce une juridiction d'exception ; ces derniers ne sont donc compétents que pour les affaires dont la connaissance leur est attribuée par la loi. On sait d'ailleurs que là où il n'y a pas de tribunaux de commerce, les tribunaux civils ont plénitude de juridiction.

L'article 631 du Code de commerce déclare de la compétence des tribunaux de commerce toutes constatations relatives aux actes de commerce.

La solution dépendra donc de la nature civile ou commerciale de l'action en responsabilité, laquelle dépend elle-même, dans chaque cas particulier, de la nature du fait qui lui donne ouverture et qui peut être, lui aussi, civil ou commercial. Ce fait, variant suivant que l'on base son recours sur une responsabilité contractuelle ou délictuelle, il nous faut envisager séparément ces deux hypothèses.

a) *Recours contractuel.* — Pour ceux qui admettent la nature contractuelle de la responsabilité du voiturier en matière d'accidents de personnes, c'est à raison de l'inexécution du contrat de transport qu'est due la réparation ; pour eux donc la réponse variera avec la nature tantôt civile tantôt commerciale de ce contrat.

Celui qui accidentellement se charge, même moyennant salaire, de transporter des personnes, ne fait pas acte de commerce. Le contrat de transport ainsi conclu est donc civil par rapport au voiturier.

Si au contraire, le voiturier fait profession d'effectuer des transports, ou au moins, en opère d'une façon répétée, de telle sorte que cette multiplicité des transports implique un outillage exploité dans un but

de spéculation, il y a entreprise de transport, commerciale d'après l'article 632 du Code de commerce (1) ; et les contrats que passera un tel voiturier avec les particuliers devront tous à son égard être rangés dans la catégorie des actes de commerce.

A l'égard du voyageur, le contrat n'est que très rarement commercial : il faut supposer pour cela que ce voyageur se déplace pour les besoins d'un commerce, dans le but de l'étendre, ou simplement de l'exercer ; on applique alors, pour déclarer tel le contrat, la théorie de l'accessoire (2).

Ceci étant posé, quand le contrat est commercial par rapport aux deux parties, il est revêtu d'un caractère absolu de commercialité, et la compétence de la juridiction consulaire est indiscutable : le voyageur devra même nécessairement porter son recours devant les tribunaux de commerce (3).

Quand le contrat n'est commercial pour aucune des deux parties, toutes les actions qui s'y rapportent sont de la compétence exclusive des tribunaux civils.

Quand enfin le contrat n'est commercial qu'au regard de l'un des opérateurs et demeure civil au regard de l'autre, nous sommes en présence d'un acte de commerce mixte ou unilatéral : commercial pour l'un, civil pour l'autre.

Est-il encore vrai de dire alors que les règles du droit commercial s'appliqueront à chacune des deux parties, que l'une et l'autre seront justiciables des tribunaux de commerce, en cas de procès engagé par l'adversaire ?

On l'a soutenu : le tribunal de commerce serait seul compétent toutes les fois que l'acte est entaché de commercialité, fût-ce seulement par rapport à l'une des parties. L'article 631, § 3 du Code de commerce, lorsqu'il dit : « Les tribunaux de commerce connaissent des contesta-

(1) Cet article, rangeant de façon générale l'entreprise de transport parmi les actes de commerce, s'applique aussi bien au transport des personnes qu'à celui des choses : Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 497.

(2) Cette théorie peut ainsi se formuler : « Tous les actes faits par un commerçant et ayant pour objet direct l'exploitation de son commerce sont commerciaux, comme actes accessoires du commerce exploité. » Elle ne s'appuie sur aucun texte formel, bien qu'on ait essayé de lui trouver un appui dans l'article 632, 2^e alinéa du Code de commerce, mais est fortement consacrée en jurisprudence. — Voir Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, n^{os} 171 et 174 bis. — Un commis-voyageur excursionniste ne fait pas acte de commerce ; une personne quelconque voyageant accidentellement pour vendre des marchandises fait acte de commerce.

On a parfois nié que les tribunaux de commerce puissent connaître des actions intentées à raison de blessures ou de mort (Bordeaux, 20 décembre 1853, *Journ. Marseille*, 54, 2.9 ; Marseille, 7 décembre 1864, *ibid.*, 65.1.53), mais il n'y a aucune bonne raison de limiter ainsi aux dommages causés aux biens la théorie de l'accessoire.

(3) « Si les deux parties font acte de commerce, toutes les actions doivent être portées devant les tribunaux de commerce. » Bruneau, *Revue critique*, 1898, p. 294.

tions relatives aux actes de commerce entre toutes personnes », donnerait connaissance aux tribunaux de commerce de tous actes de commerce, sans distinction aucune. Dès lors, pourquoi distinguer là où la loi ne l'a pas fait ? Du moment que l'une des parties fait acte de commerce, la compétence consulaire existe, alors même que l'acte ne serait pas commercial pour l'autre partie.

A ce système extensif de la compétence consulaire, on a opposé un autre extrême : la compétence unique ou absolue du tribunal civil pour tous actes mixtes. Interprétant d'autre sorte le même article 631, on soutient qu'il suppose l'acte commercial à l'égard des deux parties. Et dit-on, puisqu'on ne peut étendre la compétence des tribunaux d'exception au-delà de celle qui leur est attribuée par la loi, si l'acte n'est commercial que pour l'une d'elles, on doit revenir au droit commun.

Mais on s'accorde généralement à penser qu'aux actes mixtes il faut appliquer distributivement les règles du droit commercial et du droit civil.

Dans ces limites encore, l'entente est loin d'être parfaite.

M. Glasson (1), par application de la règle *Actor sequitur forum rei*, propose de s'en référer, pour déterminer la compétence, au caractère de l'acte par rapport au défendeur. Si c'est le voiturier commerçant qui est attaqué, le tribunal de commerce serait compétent, que le contrat soit ou non commercial à l'égard du voyageur. Cette solution paraît à MM. Lyon-Caen et Renault devoir être admise comme conforme aux principes généraux du droit (2). Elle a inspiré plusieurs décisions judiciaires. « Il a été jugé, rapporte M. Féraud-Giraud (3), que l'action intentée contre une Compagnie par la fille et la veuve de la victime d'un accident, en réparation du préjudice que leur occasionne cette mort, pouvait être portée devant les tribunaux de commerce, parce que la compétence des tribunaux se règle d'après la qualité des défendeurs et qu'il est de principe qu'un non-commerçant peut assigner un commerçant devant un tribunal de commerce, pour les engagements relatifs à sa profession, à son industrie, à son commerce » (4). En Belgi-

(1) Glasson, « De l'incompétence absolue », *Revue critique*, 1881, p. 245.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 3174 bis.

(3) Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, n° 429.

(4) Trib. com. Seine, 30 juin 1877, *Bull. ann.*, 1880, p. 69.

Nous saisissons l'occasion de remarquer que le décès du voyageur commerçant ne modifierait pas la compétence des tribunaux de commerce. « Les veuves et les héritiers des justiciables du tribunal de commerce, dit l'article 426 du Code de procédure civile, y seront assignés en reprise ou par action nouvelle ; sauf si les qualités sont contestées à les renvoyer aux tribunaux civils pour y être réglées et ensuite être jugées sur le fond au tribunal de commerce. » — En ce sens : Bordeaux, 9 février 1900, d'où il résulte que la compétence des tribunaux de commerce, dérivant de la nature du contrat qui donne lieu au litige, existe dès que l'acte est souscrit, indépendamment des changements survenus dans la personne

que, elle était de jurisprudence constante (1), et une loi du 25 mars 1876 était venue la sanctionner ; mais une loi plus récente, en date du 27 mars 1891, décide que les actions en indemnité à raison des accidents de personnes sont toujours et dans tous les cas portées devant les tribunaux civils (2).

Tout en se défendant d'adopter le premier système de compétence absolue, M. Glasson y retombe, puisque la victime non commerçante poursuivant le voiturier commerçant devra s'adresser à un tribunal consulaire. Et on objectait à sa théorie, que la règle *Actor sequitur forum rei* ne concerne en rien l'attribution de compétence à telle ou telle juridiction, et n'a toute sa valeur que pour déterminer la compétence *ratione loci*.

Aussi n'a-t-elle pas fait jurisprudence chez nous : le sens des décisions judiciaires est aujourd'hui définitivement fixé (3) en faveur d'un système différent encore et traditionnel, puisqu'il était déjà celui de l'ordonnance de 1673 (4).

des parties contractantes, ce qui permet d'attirer devant cette juridiction leurs veuves et leurs héritiers. *Pand. franç. chron.*, 1902.2.128.

(1) Voir, notamment : Bruxelles, 21 juin 1871, *Jurisprudence d'Anvers*, 72.2.29 ; 11 novembre 1872, *eod. loc.*, 73.2.118 ; justice de paix de Liège, 26 juin 1876, *eod. loc.*, 77.2.20. — Aux termes de ces arrêts, les contestations en matière d'accidents survenus aux personnes étaient en Belgique de la compétence des tribunaux civils quand l'Etat était en cause, et de celle des tribunaux de commerce, lorsqu'il s'agissait de Compagnies de chemins de fer ou de tous autres voituriers de profession.

(2) Les tribunaux de commerce belges ne connaissent donc plus des contestations ayant pour objet la réparation du dommage causé par la mort d'une personne, par une lésion corporelle ou une maladie. L'Etat belge exploite un grand nombre de voies ferrées. On a voulu réserver au même groupe de tribunaux la connaissance d'une même catégorie d'affaires. Toutes difficultés de compétence sont ainsi supprimées, et cette loi marque une tendance vers l'unité de juridiction. C'est à l'unanimité que, désireux d'éviter le renouvellement du spectacle que donne en France le fonctionnement de deux sortes de juridictions et de la longue antinomie entre les tribunaux de commerce et les tribunaux civils, les législateurs belges ont adopté la loi du 27 mars 1891. *Ann. lég. étrang.*, 1892, p. 554.

(3) Cass., 12 décembre 1836, 10 novembre 1858, 20 février 1859, S. 59.1.321 ; 26 juin 1867, S. 67.1.290 ; 21 juillet 1873, S. 73.1.446 ; Paris, 20 décembre 1878, Poiriers, 9 janvier 1890, *La Loi*, 12 janvier 1890 ; Cass., 30 juillet 1884, D. 85.1.193 ; Trib. civ. Alger, 25 octobre 1887, *Rev. algér.*, 1887, p. 469 ; Paris, 27 juillet 1892, *Gaz. Pal.*, 1892.2.295 ; Civ. rej., 28 octobre 1896, D. 97.1.583 ; Civ. cass., 30 novembre 1897, D. 98.1.327 ; Limoges, 30 décembre 1899, D. 1902.2.35 ; Besançon, 1^{er} août 1900, *Pand. franç. chron.*, 1902.2.285. « Lorsqu'un débat judiciaire s'élève entre deux parties dont l'une seulement est commerçante ou à propos d'un acte qui n'est commercial que pour l'une d'elles, la partie qui n'est pas commerçante ou qui n'a pas fait acte de commerce ne perd pas, en se constituant demanderesse, le droit d'être jugée par la juridiction civile compétente à son égard et peut actionner à son choix le défendeur commerçant soit devant la dite juridiction soit devant le tribunal de commerce. »

(4) Ordonnance de 1673, étendant la juridiction des tribunaux de commerce, titre XII, article 10.

Il distingue suivant que le non-commerçant assigne ou est assigné ; si c'était le voiturier ayant fait acte civil qui était assigné par le voyageur, ayant fait acte de commerce, il ne pourrait être cité que devant le tribunal de droit commun. « Le défendeur, en traitant avec un commerçant, n'a renoncé ni à son propre droit ni à ses juges (1). » Si au contraire, c'était le voyageur non-commerçant qui assignait le voiturier, personne civile commerçante, il serait recevable à l'attaquer devant le tribunal de commerce (2). « De quel droit le défendeur déclinerait-il les juges de sa profession sous le prétexte que du côté de son adversaire, l'acte est non-commercial ? » Mais cette poursuite devant le tribunal de commerce n'est pas pour lui une obligation ; le voyageur a la faculté, s'il le préfère, de saisir du procès le tribunal civil, puisque le tribunal de commerce est une juridiction d'exception. La commercialité de l'acte pour son adversaire ne doit pas, en équité, nuire au voyageur, mais il peut en profiter et c'est pourquoi on lui accorde l'option des juridictions (3).

Ce système équitable a reçu de précieuses approbations dans la doctrine (4).

Il n'a guère été critiqué que dans l'application qu'en a faite la jurisprudence aux accidents résultant de transports par mer.

Le contrat de passage, a-t-on prétendu, est un contrat essentiellement commercial ; armateur et passager seraient donc justiciables des tribunaux de commerce pour tout ce qui regarde le transport par mer.

Quelques auteurs considèrent le contrat de passage comme un affrètement. Mais pour la grande majorité des auteurs, l'affrètement ne peut porter que sur les marchandises, et le contrat de transport des passagers est un contrat *sui generis*, distinct de l'affrètement. Qu'importe d'ailleurs à ce point de vue, puisque nous lisons à l'article 633 : « La loi répute pareillement actes de commerce.... tout affrètement ou nolisement... toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer ».

Cette disposition finale, qui range parmi les actes de commerce tous

(1) On admet toutefois que les tribunaux consulaires saisis n'ont pas à se désister d'office, si le défendeur ne s'oppose pas à leur compétence.

(2) Paris, 27 juillet 1892, D. 92.2.557.

(3) Rappelons l'intérêt qu'avait le voyageur, en matière d'accidents de transports, à poursuivre le transporteur devant un tribunal de commerce, lorsque cette juridiction était la plus disposée à accepter le principe de la responsabilité contractuelle.

(4) Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, p. 36 et p. 606, n° 1148 ; Aucoc, *Conférences sur le droit administratif*, t. III, n° 606 ; Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. II, n° 985 ; Picard, *op. cit.*, t. III, n° 490 ; Garsonnet, *Traité théorique et pratique de procédure*, 2^e édit., t. II, p. 82 et 440 ; Bruneau, *Rev. crit.*, 1868, p. 293 et 294. — *Contra* : MM. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. 1, n° 361 critiquent cette manière de voir.

les contrats concernant le commerce de mer semble décisive à MM. Lyon-Caen et Renault (1). Sa rédaction est large ; ses termes sont assez généraux pour comprendre le contrat de passage, et la distinction qu'il crée ainsi entre le transport maritime et le transport terrestre s'explique par les conditions différentes du transport maritime (2). Il importait au plus haut point que tous les litiges concernant les transports par mer fussent portés aux tribunaux de commerce et cela pour deux motifs : « La procédure commerciale, dit M. Le Roy (3), étant beaucoup plus rapide que la procédure ordinaire, et les litiges relatifs à une expédition maritime, demandant à être très promptement tranchés, la compétence des tribunaux de commerce était absolument nécessaire. En effet, en matière maritime, les faits qui servent de base aux diverses actions en responsabilité sont souvent fugitifs et d'une vérification difficile : après un laps de temps prolongé, les preuves sont effacées ou tout au moins affaiblies, les témoins dispersés... D'autre part, dans l'intérêt du commerce maritime, il est nécessaire que les contestations soulevées par les événements qui se déroulent à chaque voyage, ne s'accumulent pas, grossissant à chaque fois les charges de l'armateur ; il est nécessaire que ses navires puissent entreprendre le plus de voyages possibles, et pour cela il faut que rien ne les retienne au port. — La seconde raison, c'est qu'il n'est pas possible de scinder une même expédition maritime, de diviser tout un groupe de responsabilités, de recours en garantie, de demandes, occasionnés par un même événement.... Or, comme dans les expéditions maritimes, les intérêts prédominants sont les intérêts commerciaux, la logique indique que la juridiction qui doit être saisie exclusivement de toutes les contestations, c'est la juridiction commerciale. »

Quant aux passagers, ajoute-t-on, cela est d'autant plus sage et rationnel que, si on laissait le contrat de passage sur le même pied que le contrat de transport des voyageurs par terre, dans la plupart des cas, le passager ne pourrait être actionné que devant le tribunal civil de son domicile, tandis qu'il agirait à son choix contre l'armateur devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce ; contre le voyageur, presque jamais la juridiction commerciale ne serait saisie — il faudrait supposer pour cela chez le passager un voyage nécessité par son commerce, — et plus rarement encore l'unité de compétence serait atteinte, au grand dam des plaideurs.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 832.

(2) C'est là sans doute un résultat singulier, mais il s'explique si l'on prend soin de se rappeler que, pour déterminer les opérations constituant des actes de commerce, le législateur s'est laissé guider par des considérations pratiques et non par la pure logique. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 641.

(3) E. Le Roy, *op. cit.*, n° 7, p. 15 et 16.

Malgré ces fortes considérations, jamais la jurisprudence n'a consenti à considérer comme commercial le contrat de passage conclu par un excursionniste, pas plus que celui conclu accidentellement par un commerçant avec le patron d'une barque de pêche ou le propriétaire d'un yacht. Elle est résolument hostile à la théorie de la commercialité absolue du transport maritime (1).

Elle condamne (2) même l'opinion de M. Desjardins (3), en ce qu'il l'admet à l'égard de l'armateur ; et, assimilant de tous points le transport maritime au transport terrestre, elle en fait un acte de commerce mixte, toutes les fois qu'on ne se trouve pas en présence d'un armateur habituel et d'un passager véhiculé pour les besoins de son commerce.

Quant aux arguments de ceux qui, considérant le contrat de passage comme commercial à l'égard de tout armateur et de tout passager, qu'il soit commerçant ou non, voudraient que toute action de ce dernier, fondée sur l'exécution incomplète ou l'inexécution du contrat soit portée devant le tribunal de commerce, M. Desjardins se joint à la jurisprudence pour les combattre : Les termes de l'article 633 n'ont pas plus de force que ceux de l'article 631 ; les arguments qui en résultent se réfutent de la même façon et il n'y a pas plus de raison d'en déduire la commercialité absolue des transports par mer qu'on n'a accepté la commercialité absolue des transports par terre. Pour ce qui est de la privation des avantages spéciaux à la procédure commerciale, il n'y a pas lieu de s'en inquiéter outre mesure puisque la jurisprudence en revient par un processus différent, à accorder au gré de la victime, dans presque tous les cas, le bénéfice de la compétence consulaire.

b) *Recours délictuel*. — Quand la victime intente un recours délictuel, soit parce qu'on ne lui reconnaît pas le recours contractuel, soit parce qu'elle agit en dehors de lui, actionnant une personne autre que son co-contractant : le capitaine du navire, le propriétaire du re-

(1) Cass. req., 11 janvier 1860, S. 60.1.232 ; D. 60.1.91. — Le tribunal civil de la Seine rendit, le 28 juin 1899 (*Rev. int. dr. mar.*, 1899-1900, p. 67) un jugement condamnant la Compagnie générale transatlantique au paiement de la somme de 10.000 francs au profit de la veuve d'un passager englouti dans le naufrage de *La Bourgogne*, le 4 juillet 1898 ; la demanderesse fit appel de ce jugement, se pourvut même en cassation, sans que jamais ne fut soulevée la question d'incompétence du tribunal civil.

(2) Trib. com. Havre, 21 mars 1892 (*Rev. int. dr. mar.*, 1892-93, p. 73) : Le contrat de passage est parfois civil à l'égard de l'armateur.

(3) Arth. Desjardins, *Droit commercial maritime*, t. III, n° 861. — D'après lui, le contrat de passage a toujours le caractère d'acte de commerce pour l'armateur, mais il ne l'a pour le voyageur que s'il se rattache à une opération commerciale. Et il base encore la première partie de sa proposition sur l'article 633 du Code de commerce.

morqueur, le pilote, le fait qui donne lieu à réparation est un délit ou un quasi-délit ; la juridiction compétente sera donc civile ou commerciale suivant la nature civile ou commerciale de ce délit ou de ce quasi-délit.

Dans la rigueur des principes, on pourrait peut-être soutenir que les tribunaux civils et de répression sont seuls compétents pour connaître des actions fondées sur un délit ou un quasi-délit, mais une pratique courante a fait admettre que le commerçant peut être actionné devant le tribunal de commerce pour ses fautes et celles de ses préposés, commises à l'occasion de l'exercice de sa profession, et que l'on répute commerciales, même quand elles se traduisent par un dommage aux personnes (1).

Les délits et les quasi-délits commerciaux sont ceux qui se rattachent à l'exploitation d'un commerce, et ce sont en réalité souvent des délits de ce genre qui occasionnent les accidents de transports.

La juridiction commerciale étant compétente pour connaître d'un quasi-délit commis par un commerçant dans l'exercice de son commerce, il lui appartient de connaître de l'action en responsabilité intentée contre un voiturier de profession à raison de l'accident survenu à un voyageur dans l'exécution du transport par sa faute ou celle de son préposé.

Et, de ce que les délits et quasi-délits peuvent être, comme les contrats, civils, commerciaux ou mixtes, on se rend facilement compte que, les mêmes distinctions devant être faites, les solutions seront en définitive les mêmes que dans la théorie contractuelle. Le voyageur commerçant ne pourra citer le voiturier non commerçant que devant le tribunal civil pour la faute de l'article 1382 ; le voyageur non-commerçant pourra à son choix citer le voiturier commerçant devant les tribunaux civils, ou le poursuivre devant les tribunaux consulaires.

Car la discussion sur les actes mixtes commerciaux s'est poursuivie dans les mêmes termes que pour les contrats, et la jurisprudence a conclu dans le même sens, au rejet de la commercialité absolue (2).

(1) Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, n° 985 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n°s 177 et suiv. ; D., *Code de com. ann.*, article 632, n°s 1279 et suiv. ; *Jur. gén., Supp.*, V° *Comp. comm.*, n°s 44 et suiv. ; V° *Acte de com.*, n°s 427 et suiv. ; Cass., 24 août 1863, S. 63.1.497 ; 9 juillet 1873, D. 75.1.465 ; 1^{er} avril 1874, D. 75.1.466 ; 11 décembre 1895, D. 96.1.265 ; Paris, 6 et 19 juin 1894, D. 95.2.7 ; Montpellier, 15 décembre 1895, *Monit. jud.*, 9 février 1896 ; Amiens, 1^{er} février 1896, D. 96.2.384 ; Trib. com. Saint-Etienne, 11 juin 1903, *Gaz. Trib.*, 30 septembre 1903.

(2) « Les tribunaux de commerce n'ont une compétence exclusive pour connaître des obligations nées de quasi-délits qu'autant que le fait dommageable a été commis par un commerçant dans l'exercice de sa profession, au préjudice d'un autre commerçant, faisant au même moment acte de commerce. » Trib. civ. Libourne, 31 janvier 1901, *Pand. franç.*, 1902.2.341. — Ce jugement toutefois reflète une opinion trop sévère, d'après laquelle l'obligation née d'un délit ou d'un quasi-délit commis

L'admission de cette compétence commerciale en matière de délits, chaque fois que ces délits proviennent de faits ayant leur source dans des actes réputés commerciaux, ne s'est cependant pas faite sans difficultés.

« Des faits de négligence ou d'imprudence, a objecté le tribunal de commerce de Marseille (1), dont les dommages doivent être réparés par leur auteur et qui entraînent une responsabilité civile d'un patron ou d'un commettant, ne sont pas des conséquences directes d'une entreprise de transports ; ils ont pour cause directe l'incapacité ou l'inattention de gens de travail chargés de la conduite d'une voiture ; ces gens de travail sont de simples salariés non justiciables des tribunaux de commerce, à raison des dommages qui leur sont imputables ; c'est de leurs faits qualifiés quasi-délits, que naît une action contre eux et contre les entrepreneurs dont ils sont les préposés et ces faits ne sont pas des actes de commerce. Et il ajoutait : « Si l'entrepreneur de transports est un commerçant, cette qualité ne suffit pas pour attribuer compétence à la juridiction commerciale : il faut encore que l'action ait sa cause dans des conventions ou dans des faits qui aient le caractère commercial, et cette circonstance ne se rencontre pas dans l'espèce. »

Sans doute, les préposés ne sont pas commerçants, et commettant un délit, ne font pas acte de commerce ; mais c'est mal poser la question que de l'envisager à leur égard. Ce que nous disons, c'est que le préposant, faisant profession de transporter des voyageurs par lui-même ou par l'intermédiaire de préposés quelconques, est commercialement tenu à l'égard du voyageur en cas de délit commis dans l'exercice de cette profession (2).

La Cour de cassation, depuis longtemps déjà, décidait que « l'action civile intentée séparément de l'action publique, devait être portée de-

par un commerçant n'affecterait un caractère commercial que si ce délit ou ce quasi-délit avait causé un préjudice à un autre commerçant et avait porté atteinte à ses intérêts commerciaux. Pareille distinction a été rejetée, comme empreinte d'arbitraire : Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. III, n° 429 ; Thaller, *op. cit.*, nos 61 et suiv. ; V. Paris, 7 mars 1892, D. 92.2.340.

(1) *Journal de droit commercial et maritime du Havre*, 1886.2.156.

(2) « Si l'acte dommageable émane d'un des préposés de l'armateur, celui-ci, responsable en vertu de l'article 1384 du Code civil et de l'article 216 du Code de commerce, peut être actionné devant le tribunal de commerce en réparation du préjudice causé, car sa responsabilité se rattache à l'exercice de sa profession. » Le Roy, *op. cit.*, p. 121.— La Cour de Paris, le 9 août 1894 (D. 98.2.242) déclare formellement la juridiction commerciale compétente pour cause de voyageur blessé par un employé de la Compagnie poursuivie, dans l'exécution d'un contrat de transport, c'est-à-dire de l'entreprise commerciale de cette Compagnie.— On peut du reste invoquer en ce sens l'article 634-1^{er}, du Code de commerce, d'après lequel les actions exercées contre les préposés des commerçants sont de la compétence de la juridiction commerciale.

vant la juridiction qui lui est propre, selon sa nature civile ou commerciale (1) », lorsqu'en 1896, elle consacra très nettement l'aptitude des tribunaux de commerce à connaître des délits et des quasi-délits des commerçants. Ce fut d'abord le 20 mai (2) : « Aux termes de l'article 631 du Code de commerce, les tribunaux de commerce connaissent de toutes les contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants ; la généralité de ces expressions comprend les contestations relatives non seulement aux obligations conventionnelles, mais encore à celles qui se forment sans convention, par l'effet d'un quasi-contrat ou même d'un quasi-délit, lorsque ces engagements sont le résultat d'une faute commise dans l'exercice d'une industrie dont les règles et les devoirs sont méconnus par un commerçant au préjudice d'un autre » (3). Puis, le 28 octobre de la même année (4) : « La compétence des tribunaux de commerce s'étend aux obligations qui se forment sans convention par l'effet d'un quasi-délit lorsqu'elles dérivent de faits qui, commis par le commerçant ou son préposé se rattachent à l'exercice de son commerce et de son industrie. » Le

(1) Voir un grand nombre d'arrêts cités par Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 499.

(2) Cass., 20 mai 1896, *Journal des tribunaux de commerce*, 1896, p. 502.

(3) La généralité des termes des articles 631 et 632, dit aussi M. Thaller (*Revue critique*, « Exam. doct. », 1883, p. 369), autorise cette extension, à savoir qu'un quasi-délit commis par un commerçant à l'occasion de son commerce, et ne se rattachant pas à un contrat préexistant est commercial, et attributif de juridiction au tribunal de commerce (Arrêt C. Paris, 31 mars 1882). « Nous devons dire pourtant, ajoute M. Thaller, que l'argumentation en sens contraire de M. Laurin (*Cours de droit commercial*, nos 63 et suiv.) est des plus séduisantes : notre distingué collègue part de l'idée que c'est l'intention qui fait l'acte de commerce, et que par conséquent, les délits non intentionnels échappent aux prises du droit commercial, à moins que dans des cas spéciaux la loi n'en ait décidé différemment. » La grande majorité des arrêts, il est vrai, ne statue que pour le cas de quasi-délit, mais cela s'explique par ce fait que les quasi-délits sont les causes de recours de beaucoup les plus fréquentes et que les solutions d'espèce résolvent exclusivement la question qui leur est soumise. Il est cependant arrivé à la jurisprudence de trancher le cas du délit indépendant de tout contrat : témoin l'arrêt de la Cour de Paris, du 18 février 1874, rapporté dans Roger, *Du transport des personnes par chemins de fer*, au chapitre de la « Compétence ».

Nous avons trouvé un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 27 décembre 1893 (D. 94.2.424), qui refuse la compétence commerciale à la victime d'un accident de tramways, sous prétexte qu'elle actionne la Compagnie en réparation d'un préjudice causé par un quasi-délit commis à l'occasion de l'exercice de son commerce, mais en dehors de tout rapport commercial préexistant entre elles, ce qui serait une condition *sine qua non*. — La jurisprudence est cependant bien établie en ce sens, qu'il n'est pas nécessaire que l'accident se soit produit à l'occasion de rapports commerciaux préexistants : Paris, 29 mai 1888, D. 89.2.76 ; 7 mars 1892, D. 92.2.340.

(4) Cass., 28 octobre 1896, *Journ. trib. com.*, 1897, p. 535 ; S. 97.1.436 et les renvois ; D. 97.1.583.

21 juillet 1900 (1) enfin, la Cour suprême confirmait sa manière de voir, à peu près dans les mêmes termes.

En matière de transports par mer, le tribunal de commerce du Havre avait très clairement admis la même doctrine, le 23 janvier 1886 (2) et non moins explicitement, le 31 mai (3) de la même année.

Cette solution est tellement incontestée que nous avons pu mentionner plus haut de nombreux jugements rendus par le tribunal de commerce de la Seine en matière d'accidents de personnes, sans que la question de compétence ait même été soulevée, ce qui est remarquable, si l'on se rappelle, d'une part, combien sa manière de voir est défavorable aux voituriers, et d'autre part, que la jurisprudence civile avait une tendance très marquée à baser l'action sur une faute quasi-délictuelle.

Le remorqueur, qu'on le considère ou non comme voiturier, fait sans contredit acte de commerce, s'il exerce habituellement cette mission ; et sa faute commise dans l'exercice de sa profession, ayant sa source dans un fait réputé commercial, le tribunal consulaire sera compétent si la victime veut s'adresser à lui. Mais, si c'est la chambre de commerce d'un port maritime (tenue, en vertu d'une loi, de pourvoir à l'entretien et au service d'un bateau remorqueur, moyennant la perception, sur les navires entrant dans ce port et en sortant, d'un droit fixé par les règlements), contre qui est dirigée l'action en responsabilité, à raison d'un dommage causé au navire remorqué par la faute du capitaine du remorqueur, son préposé, cette action n'est-elle pas de la compétence administrative ? Le 27 janvier 1880, la Cour suprême, rejetant un pourvoi de la chambre de commerce de Bayonne contre l'arrêt de la Cour de Pau du 12 mars 1878, s'est prononcée en faveur de la compétence de l'autorité judiciaire dans le cas où c'est une chambre de commerce qui est personnellement chargée du service du remorquage, et où elle est poursuivie en sa qualité d'armateur du navire remorqueur (4).

Le pilote lamaneur fait-il, comme le remorqueur, acte de commerce ? « Il est vrai, disent MM. Lyon-Caen et Renault (5), que les pilotes obligatoires ne sont pas des commerçants par cela même que ce sont des ouvriers faisant profession d'engager leurs services. Mais ce n'est pas la profession qui sert à déterminer la compétence commerciale ; c'est la nature des opérations auxquelles se rattache le procès. Selon l'article 631-1° du Code de commerce, les tribunaux de commerce

(1) Cass., 21 juillet 1900, *Pand. franç.*, 1901.1.527 ; D. 1900.1.508.

(2) Trib. com. Havre, 23 janvier 1886, *Journ. Havre*, 1886.1.39.

(3) Trib. com. Havre, 31 mai 1886, *Journ. Havre*, 1886.1.136. — *Addé* : divers arrêts dans le même sens : S. 76.2.3 ; 77.1.468 ; 83.2.240 ; 85.2.112.

(4) D. 80.1.401 ; y voir en note la discussion des motifs du déclinatoire.

(5) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 595 *ter*.

connaissent des contestations relatives aux actes de commerce entre toutes personnes. Or, l'engagement du pilote obligatoire envers le capitaine qui l'emploie est un acte de commerce. Selon l'article 633 du Code de commerce, sont réputés actes de commerce les expéditions maritimes et les diverses opérations qui s'y rattachent, spécialement tous engagements des gens de mer pour le service des bâtiments de commerce. Les pilotes sont des gens de mer et, par suite, l'engagement qu'ils contractent envers le capitaine est un acte de commerce entraînant la compétence commerciale pour les actions en responsabilité intentées contre eux. D'ailleurs, l'article 50 du décret du 12 décembre 1806 sur le pilotage attribue expressément la compétence aux tribunaux de commerce pour les contestations concernant les droits, indemnités et salaires des pilotes. Cette disposition implique bien que l'engagement des pilotes a le caractère commercial. »

Ainsi pensent M. Desjardins (1) et la Cour suprême (2). Tout récemment, un jugement du tribunal de commerce de Cherbourg (3) sanctionnait une fois de plus la compétence commerciale pour faits du pilote et en tirait une conséquence en laissant à sa juridiction l'action en garantie intentée par l'armateur contre le pilote, ce qui implique bien que la garantie ainsi réclamée a une cause commerciale, et donc repose sur le contrat commercial.

En vain a-t-on soutenu, ici encore, la compétence de la juridiction administrative (4). Les pilotes, disait-on, sont des agents placés pour leur nomination et leur surveillance sous l'autorité de l'administration de la marine ; ils ont un monopole, exercent une industrie obligatoire et tarifée par des décrets. Certains en ont conclu que le pilote lamarineur doit être considéré comme un agent du gouvernement : à supposer même que ce fût vrai, les tribunaux de droit commun ne seraient pas dessaisis, puisqu'on lui impute une faute personnelle (5). Mais on ne saurait à proprement parler le qualifier d'« agent administratif ». Un pilote ne fait pas un acte administratif lorsqu'il dirige un navire à l'entrée ou à la sortie des ports, *a fortiori* quand il commet une faute en se trompant sur le mode de direction.

Si les pilotes, louant leur industrie, ne sont pas des commerçants, ils font acte de commerce lorsqu'ils dirigent la conduite d'un navire ;

(1) Arth. Desjardins, *op. cit.*, t. II, n° 467, note.

(2) Cass., 5 février 1896, D. 96.1.575, cassant Douai, 18 décembre 1893, D. 94.2.176. S'étaient déjà prononcés en ce sens : Aix, 23 février 1841 et Bordeaux, 4 janvier 1860, cités en note sous Cass., 5 février 1896.

(3) Trib. com. Cherbourg, 17 octobre 1902, *Le Droit*, 1^{er} décembre 1902.

(4) Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, V^o Commerçant, n° 20 ; Nouguier, *Des actes de commerce*, t. I, n° 199 ; Lyon, 9 mars 1867, D. 67.2.84 ; Douai, 25 mars 1889, *Rev. int. dr. marit.*, 1889-1890, p. 20 ; Douai, 18 décembre 1893, précité ; Douai, 5 décembre 1895, D. 96.1.358.

(5) Conflits, 15 mars 1902, D. 1903.3.93 ; 27 juin 1903, D. 1905.3.19.

c'est pourquoi il est inexact de prétendre qu'ils ne sauraient à aucun titre être justiciables des tribunaux consulaires. Ils seront valablement poursuivis devant les tribunaux de commerce, sauf à surseoir avant de statuer au fond s'il y a lieu, comme nous le dirons bientôt (1).

Qu'il s'agisse donc d'un accident résultant d'un transport par terre ou par mer, et même de ses auxiliaires le remorquage et le pilotage, la juridiction consulaire sera compétente concurremment avec la juridiction civile, d'après ce principe très général que les tribunaux de commerce sont compétents pour statuer sur toutes obligations nées d'un contrat ou d'un quasi-contrat, d'un délit ou d'un quasi-délit, lorsqu'elles prennent leur source dans une faute commise par l'une des parties dans l'exercice de son commerce.

2. — *L'Etat transporteur.*

Une difficulté d'autre nature prime celle du partage de compétence entre les tribunaux civils et de commerce lorsqu'il s'agit d'accident entraînant la responsabilité de l'Etat en sa qualité d'entrepreneur de transports. Y aura-t-il alors compétence de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative ?

Les principes généraux du droit nous disent : d'une part, que la juridiction de droit commun est la juridiction judiciaire proprement dite et que « la connaissance des actions ne peut lui être enlevée qu'en vertu d'une disposition formelle ou lorsque, par les faits sur lesquels elles reposent, elles rentrent manifestement dans la catégorie des contestations soustraites, par le principe de la séparation des pouvoirs, à la connaissance des tribunaux de droit commun » ; d'autre part, que la juridiction administrative s'étend *a priori* à tous les actes concernant l'Etat et devient la juridiction de droit commun du moment que l'Etat est en jeu.

Mais l'Etat doit être envisagé sous une double fonction, et cette distinction est capitale. Le principe de la compétence spéciale subsiste dans toute sa force toutes les fois qu'en accomplissant le fait incriminé, l'Etat a agi dans l'exercice de sa puissance publique, a fait acte de souveraineté, intéressant la marche de la nation, a rempli quelque une des fonctions administratives qui lui sont dévolues, qu'il soit directement responsable des ordres donnés ou qu'il soit tenu à raison du fait de ses agents, agissant de leur propre autorité (2).

(1) Voir, pour cette réfutation, les conclusions de l'avocat général Desjardins, reproduites à l'arrêt de cassation du 5 février 1896, précité.

(2) On a longtemps discuté ce cas d'application de l'article 1384. La jurisprudence admet aujourd'hui que les tribunaux administratifs seuls, à l'exclusion des tribunaux de l'ordre judiciaire, ont compétence pour statuer sur la responsabilité de l'Etat, puissance publique, à raison du fait de ses agents. — Hauriou, *Précis de droit administratif*, 2^e édit., p. 94 ; Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, 2^e édit., p. 230, n^o 571 ; Trib. conflits, 8 février 1873.

Si au contraire, l'Etat, dans la gestion d'un domaine privé, a agi en qualité de personne privée, exerçant les droits de la vie civile comme une personne morale indépendante quelconque, il n'apparaît plus en tant qu'Etat et doit être traité comme un particulier : un commerçant ou un industriel ordinaires.

Or, quand il agit comme entrepreneur de transports, il se présente sous ce second aspect. Il n'y a donc pas de motif de distinguer et de lui donner une place à part parmi les voituriers. Il ne peut ni choisir ses agents, ni les surveiller, c'est vrai ; mais sa situation ne diffère pas en cela de celle des Compagnies de chemins de fer, ni des autres personnes morales ; êtres de raison et purement fictifs comme lui, qui agissent par des agents et, en définitive, ne les choisissent pas, puisqu'au début de leur existence, il y en a toujours qui s'imposent à elle d'une façon quelconque, et qu'on ne saurait concevoir une surveillance exercée par ces fictions.

Et, de même que la responsabilité de l'Etat transporteur était identique à celle des voituriers en général, de même la compétence et la juridiction sont, en ce qui le concerne, régies par les mêmes règles (1). Les tribunaux judiciaires connaîtront à l'exclusion des tribunaux administratifs des actions en responsabilité dirigées contre l'Etat à raison des accidents survenus sur son réseau (2).

Nous n'avons pas à nous arrêter à une objection, fréquemment renouvelée devant les tribunaux belges, tirée du principe de la séparation des pouvoirs. Ce principe n'a rien à voir ici, puisque, loin d'apprécier les actes des agents de l'Etat, puissance publique, les tribunaux judiciaires ne sont appelés à statuer que sur les actes des agents d'un entrepreneur de transports, assimilés aux agents des Compagnies, et sans qu'aucune prérogative de la puissance publique soit en jeu (3).

M. Sarrut cependant ne trouve pas la réponse concluante : « Les

(1) Avant l'invention des chemins de fer, d'un avis unanime, l'administration des postes, c'est-à-dire l'Etat, était responsable des accidents arrivés aux voyageurs par la faute de ses agents, à raison de la rapidité ou de la mauvaise direction donnée aux malles. L'Etat, entrepreneur de transports, était considéré comme soumis à toutes les charges de ce genre d'industrie : Dalloz, *Rép.*, V^o *Responsabilité*, nos 659 et suiv. Nombreux arrêts rapportés.

(2) « L'administration des chemins de fer de l'Etat, organisée par les décrets du 25 mai 1878, a le caractère d'une administration publique. Elle ne saurait être assimilée purement et simplement à une Compagnie commerciale... Mais, en exploitant une ligne, elle fait acte d'entrepreneur de transports, et à ce titre, peut être tenue envers les tiers des obligations qui engagent sa responsabilité devant la juridiction de droit commun, dans les termes des articles 1382 et suivants du Code civil. » Poitiers, 23 juillet 1894 ; Muteau, *op. cit.*, p. 537-538.

(3) L'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, précité, est venu d'ailleurs lever tout doute à cet égard.

actes d'exploitation, commerciaux ou non, dit-il (1), n'en sont pas moins accomplis par l'Etat comme un service public ; dès lors, ils ressortissent de la juridiction administrative. Depuis la décision du tribunal des conflits, en date du 8 février 1873, l'autorité judiciaire elle-même reconnaît son incompétence pour prononcer sur la responsabilité de l'Etat chargé d'un service public. » Et M. Blanche (2) invoque dans le même sens la loi des 17 juillet et 8 août 1790 et le décret du 26 septembre 1793 d'après lesquels il n'appartient qu'à la juridiction administrative de déclarer l'Etat débiteur, à moins qu'une disposition expresse de la loi n'ait attribué compétence à l'autorité judiciaire (3).

Mais, quelle portée ont ces anciens textes et cet arrêt qu'on exhume, à côté des travaux préparatoires de la loi du 18 mai 1878, au cours desquels, à propos de l'autorisation du rachat de certains chemins de fer pour en former un réseau d'Etat, plusieurs orateurs ont expressément tranché la question en faveur de l'autorité judiciaire (4) ; et surtout à côté des termes formels du décret du 25 mai 1878, qui organise les chemins de fer de l'Etat et où nous lisons : « Le public pourra en toute circonstance, recourir à la même autorité et défendre ses droits dans les mêmes formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité des réseaux français » ?

Signalons aussi une opinion intermédiaire de M. Aucoc (5) qui, partant de la même idée que M. Sarrut, décide que « la juridiction administrative est compétente pour reconnaître les droits et les obligations qui dérivent, soit pour l'administration, soit pour les particuliers, des lois et règlements qui ont organisé les services publics et pour statuer sur les litiges que soulèvent les actes faits par l'administration en exécution de ces lois et règlements, et que l'autorité judiciaire est compétente, sauf disposition expresse contraire, lorsqu'il s'agit d'un contrat, même passé en vue d'un service public ». Si l'on admettait cette opinion, il faudrait en déduire que, pour les protagonistes de la responsabilité délictuelle, la juridiction administrative serait compétente, tandis que l'autorité judiciaire le serait pour les partisans de la responsabilité contractuelle.

(1) Sarrut, *Revue critique*, 1885, p. 1483.

(2) A. Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, p. 163.

(3) Mentionnons, sans nous y arrêter, l'opinion aventureuse de M. Féolde (*op. cit.*, p. 416 et suiv.). — Pour lui, toutes les contestations concernant le contrat de transport avec n'importe quelle Compagnie de chemins de fer seraient de la compétence administrative, et voici comment il raisonne : L'Etat, imposant des tarifs à une Compagnie, est le représentant de tous ceux qui traiteront plus tard avec elle pour les transports. Les contrats de transports ont donc un caractère administratif qui entraînerait en tous cas exclusion de la compétence judiciaire. En réalité, la limitation des tarifs par l'Etat, a sa raison d'être dans le monopole accordé à la Compagnie et ne saurait influencer sur le caractère du contrat de transport.

(4) Duvergier, *Collection des lois*, 1878, p. 270.

(5) Aucoc, *Conférences sur le droit administratif*, t. I.

En pratique, le tribunal des conflits, le Conseil d'Etat et la Cour de cassation s'accordent pour décider que l'appréciation de la responsabilité de l'Etat doit être soumise à l'autorité judiciaire, lorsque l'action a été dirigée contre lui, non pas en sa qualité de puissance publique et à raison de services publics, mais comme personne civile, en qualité de propriétaire de son domaine privé ou de contractant pour l'exploitation de ce même domaine ; et dans ces limites, de la façon la plus large, à l'occasion de tous rapports avec les particuliers, découlant de ces situations (1).

Il nous reste à nous demander quelle sera, dans l'ordre judiciaire, — puisque ce sont ses tribunaux qui connaîtront de la plainte, — la juridiction compétente.

Les voyageurs blessés sur les lignes de l'Etat devront-ils l'actionner devant les tribunaux civils ou commerciaux ?

La solution se trouvera, ici encore, dans l'assimilation complète de l'Etat aux Compagnies concessionnaires. Pour lui comme pour elles, l'exploitation d'un réseau de chemins de fer est un acte de commerce (2). « L'administration des chemins de fer de l'Etat, dit la Cour de cassation (3), en exploitant les réseaux qui les composent, fait, comme les administrateurs concessionnaires des autres lignes, des actes de commerce. »

Nous avons dit déjà que la responsabilité de l'Etat transporteur est la même que celle des Compagnies. « La responsabilité étant la même, la compétence l'est aussi, continue M. Laferrière (4), bien que l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845 ne se soit pas prononcé sur ce point. En effet, si l'exploitation d'un chemin de fer est un service d'intérêt

(1) Fuzier-Hermann, *V^o Compétence administrative*, nos 1563 et suiv.; Trib. conflits, 24 novembre 1894, *Rev. gén. d'admin.*, 95.1.56.

(2) Hauriou, *Précis de droit administratif*, p. 96, pose en principe que l'Etat, en matière de chemins de fer, est assimilé de tous points à un simple particulier; Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, 2^e édit., t. II, p. 191; Simonet, *Traité élémentaire de droit public et administratif*, p. 231, n^o 572, *in fine*; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. I, n^o 210 et t. III, n^o 705; Thaller, *op. cit.*, nos 83 et 957; Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. II, p. 230; Sarrut, *Revue critique*, 1885, p. 143. — « Nous admettons volontiers, dit ce dernier auteur, sinon que l'Etat se comporte en commerçant, avec un esprit de spéculation et de lucre, du moins qu'il fait acte de commerce quand il se charge des transports par voie ferrée. L'article 632 du Code de commerce range les entreprises de transport parmi les actes de commerce, et la commercialité de ces actes est indépendante de la qualité des personnes, elle résulte d'une présomption légale attachée à la nature des actes. »

(3) Cass., 18 juillet 1889, cité par Cotelle, *Des dommages-intérêts en matière de transports*, p. 338, D. 89.1.355; S. 90.1.473. — Le Conseil d'Etat est du même avis : 22 juin 1889, D. 91.3.1.

(4) Laferrière, *op. cit.*, t. II, p. 179. — En ce sens, de l'assimilation avec tout autre voiturier de profession : Cass. req., 18 novembre 1895, S. 98.1.385 (motifs).

général, elle n'est pas un service public dans le sens juridique du mot. Ce qui domine en elle, c'est une entreprise de transports, une exploitation commerciale ; les contrats auxquels elle donne lieu avec les tiers relèvent du droit commun ; il en est de même des obligations nées des délits ou des quasi-délits se rattachant à l'exploitation. »

La commercialité des actes faits par l'Etat exploitant des voies ferrées vient corroborer et légitimer l'assimilation et la compétence commerciale (1).

L'Etat français, en fait, a toujours accepté le débat devant les tribunaux de commerce, tandis qu'en Belgique où cependant était admise pour l'Etat la responsabilité de droit commun à raison des blessures reçues par suite de la négligence ou de la faute de ses agents, on déniait toute compétence commerciale au profit des tribunaux civils, sous prétexte que les actes de l'Etat ne peuvent jamais être des actes de commerce. Toute difficulté de compétence a d'ailleurs été tranchée chez nos voisins par la loi du 27 mars 1891, que nous avons mentionnée et qui, en déclarant les tribunaux civils seuls compétents pour toutes contestations relatives à la réparation d'un dommage causé par la mort d'une personne, une lésion corporelle ou une maladie, a établi l'unité de juridiction en matière d'accidents de personnes.

Chez nous, l'Etat est engagé par les délits et les fautes personnelles des agents de ses chemins de fer, et le voyageur blessé pourra l'actionner soit uniquement devant les tribunaux de commerce, soit à son choix devant les tribunaux civils ou de commerce, suivant les distinctions que nous avons faites précédemment.

§ 2. — Tribunaux de l'ordre administratif.

Si, en principe, les actions en responsabilité appartiennent aux tribunaux ordinaires, la juridiction administrative en connaîtra parfois, en vertu de dispositions spéciales de la loi, ou lorsque la décision à intervenir dépend de l'interprétation et de l'appréciation d'un acte administratif.

Les tribunaux administratifs seront saisis, en matière d'accidents, soit indirectement, quand l'autorité judiciaire, régulièrement saisie, renverra les parties à sa barre, soit directement, quand les particuliers se seront adressés à elle *de plano*.

I. — Questions préjudicielles.

L'autorité judiciaire, civile ou consulaire, renvoie le plaignant devant les tribunaux administratifs pour qu'il soit statué par eux, non pas sur le fond, mais sur une question préjudicielle élevée à sa barre, et touchant soit à des matières administratives, soit à des matières dont la connaissance est réservée à l'autorité administrative.

(1) C. Paris, 15 février 1888, *Le Droit*, 14 mars 1888.

Et, ce faisant, elle sauvegarde le principe de la séparation des pouvoirs.

Les tribunaux judiciaires ne font d'ailleurs que surseoir à statuer jusqu'à ce que la difficulté administrative ait été tranchée, de telle sorte qu'en définitive, la juridiction administrative n'a pas à connaître ici véritablement de l'action en responsabilité.

L'hypothèse pratique de ce renvoi momentané est le cas où il y a lieu à interprétation d'un règlement administratif.

Et elle s'est rencontrée à propos des pilotes. Les pilotes doivent être considérés comme des conducteurs de navires, dont le contrat de louage de services maritimes s'opère sous l'empire et la protection de certaines dispositions administrativement imposées, mais, au fond, relève des tribunaux de commerce pour les difficultés éventuelles provenant de son exécution. Leur rôle est de diriger le navire ; dans ce but, ils donnent des ordres dont le capitaine doit assurer l'exécution ; c'est à ce dernier qu'il incombe de préparer tout à bord de façon usuelle pour les manœuvres, sauf toutefois au pilote à prescrire les dispositions particulières que peuvent nécessiter les difficultés spéciales à la passe résultant, soit de fonds, soit de courants, ou de toute autre cause qui échapperait rationnellement aux connaissances du capitaine. Il est responsable des fautes qu'il commet dans son service, mais ne saurait l'être des conséquences de l'observation des règlements administratifs qui lui sont imposés, si ceux-ci sont défectueux.

Supposons donc le tribunal de commerce en présence d'une action en responsabilité contre le pilote, qui prétend s'être conformé aux règlements et instructions sur le pilotage. Le tribunal de commerce doit-il s'en référer à l'autorité administrative et lui demander de trancher cette question préjudicielle de la conformité ou la non-conformité de sa conduite avec les règlements qui régissent sa profession, avant de statuer au fond sur les dommages-intérêts ? Nullement. Le prétendre serait, depuis le décret du 19 septembre 1870, fausser le principe de la séparation des autorités administrative et judiciaire qui ont toute liberté d'action dans les limites de leur compétence (1).

Mais, un de ces règlements présente-t-il une ambiguïté quelconque, il s'agit, non plus d'apprécier des faits, mais d'interpréter un texte

(1) Voir, à ce sujet, les conclusions de M. l'avocat général Desjardins, sous Cass., 5 février 1896 (D. 96.1.575) où est bien mis en lumière le changement de législation résultant à ce sujet de l'abrogation de l'article 75 de la Constitution de l'an VIII par le Gouvernement de la Défense nationale, le 19 septembre 1870. — Si la nature de la faute reprochée au pilote n'était pas suffisamment établie, le tribunal pourrait, avant toute décision sur la compétence, renvoyer les parties devant un arbitre rapporteur ayant pour mission d'éclairer le tribunal sur la nature de la dite faute, et de dire s'il s'agit là d'une faute professionnelle, dans les actes laissés à son initiative personnelle, ou d'une faute contraire à un règlement dont le sens ne saurait être contesté, *Annales de droit commercial*, 1900, p. 171.

administratif et alors, si la solution du litige dépend de l'interprétation, contestée et jugée contestable, à donner à un règlement, toute décision au fond du tribunal de commerce doit être ajournée jusqu'à ce que l'autorité compétente, dûment saisie, se sera prononcée sur cette interprétation.

Ainsi ont statué la Cour de cassation, le 5 février 1896 (1), et le tribunal de commerce du Havre, le 27 mars 1900 (2).

II. — *Compétence administrative parfaite.*

Les tribunaux administratifs sont, en maintes occasions, appelés à retenir par devers eux la connaissance entière de la demande, jusqu'à statuer eux-mêmes sur la quotité de la réparation à accorder aux victimes.

1. — *Accidents occasionnés par des travaux publics.* — Aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître d'une demande en dommages-intérêts se rattachant par un lien indivisible à l'exécution ou à l'inexécution d'un travail public (3).

Les répercussions de ce principe en notre matière sont multiples et souvent délicates.

L'Etat, le département, la commune exécutent pour le compte des Compagnies de chemins de fer et souvent de tramways, les travaux d'infrastructure de la voie, les gares, et tous ouvrages d'art nécessités par le tracé d'un chemin de fer d'intérêt général ou local, ou d'un réseau de tramways.

Il s'agit bien là de travaux publics.

Au cas de réclamations contre l'Etat, le département ou la commune, émanant : soit des Compagnies, durant les deux années fixées pour la garantie des ouvrages d'art livrés (4), soit directement et sans limitation de durée des voyageurs blessés, à raison d'accidents occa-

(1) Cass., 5 février 1896, D. 96.1.575, *Annales de droit commercial*, 1897, p. 170, et les observations de l'arrêtiste.

(2) Trib. com. Havre, 27 mars 1900, *Annales de droit commercial*, 1900, p. 171. — Il est cependant un important courant d'opinion qui donne compétence aux tribunaux judiciaires, même pour interpréter les actes réglementaires émanés de l'autorité administrative, « à cause de leur caractère qui, dans une certaine mesure, les assimile à une loi » : Lyon, 28 janvier 1904, D. 04.2 321 ; Trib. confl., 5 mai 1900, D. 1900.3.96 ; Cass., 21 juillet 1900, D. 1900.1.502 ; Berthélemy, *Traité élémentaire de droit administratif*, 2^e édit., p. 894 ; Ducrocq, *Traité de droit administratif*, 7^e édit., t. III, n^o 985, p. 292.

(3) Trib. confl., 18 novembre 1893 ; rapporté par Muteau, *op. cit.*, p. 525.

(4) Ce recours a été admis par le Conseil d'Etat statuant au contentieux, au profit de la Compagnie P.-L.-M., le 8 mai 1861, pour un viaduc établi sur l'Allier, à Saint-Germain des Fossés et emporté par une crue de cette rivière, le 21 mai 1856, avant l'expiration des deux années de garantie, *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, 1861, p. 359.

sionnés par la mauvaise exécution de ces travaux d'infrastructure originaires ou de réfection, la compétence serait donc toujours administrative. Il en serait de même du recours des voyageurs victimes contre les Compagnies, s'ils se basaient sur une malfaçon de ces mêmes travaux.

En aucun cas, dit le tribunal des conflits, le 1^{er} août 1896 (1), l'autorité judiciaire ne peut, sans méconnaître le principe de la séparation des pouvoirs, s'immiscer dans l'exécution de travaux publics.

Mais ce principe met-il obstacle à ce que l'autorité judiciaire soit compétente pour statuer sur les accidents de personnes dus au mauvais entretien des travaux publics, par exemple au mauvais état de la ligne ?

Nous ne le croyons pas ; vainement allèguerait-on que l'action en responsabilité, en tant qu'elle se fonde sur la faute imputée au voiturier et qui résulte du mauvais état de la voie, impliquerait pour l'autorité judiciaire saisie de cette action l'obligation de se prononcer sur la nécessité de l'exécution de travaux publics. « Si, en effet, la juridiction civile ne peut connaître, quant à leur mode et leurs conséquences (même au point de vue d'accidents survenus aux personnes) de travaux publics, elle a compétence pour apprécier les faits relatifs à l'exploitation par la Compagnie d'une ligne dont elle est concessionnaire (2) ».

Rien, il est vrai, n'est plus vague que la limite séparative de ce qui touche aux travaux publics d'une part, et à l'exploitation industrielle d'autre part.

Les tribunaux judiciaires s'attribuent compétence absolue pour décider ce qui est accident d'exploitation imputable à la Compagnie et y comprennent la presque unanimité des accidents.

C'est ainsi que, par deux arrêts du 3 décembre 1898, la Cour de Rouen (3) va jusqu'à considérer comme accident d'exploitation celui qui a eu pour cause probable la construction défectueuse de la voie en raison du trop d'écartement des traverses dans les courbes et dans les pentes, parce que, « en ne se rendant pas compte de l'état de cette ligne, en faisant circuler des trains et à grande vitesse sur des points où la construction rendait ce mode d'exploitation dangereux, la Compagnie a commis une faute personnelle, manqué de prudence et de prévoyance » ; elle serait en conséquence mal venue à s'abriter derrière cette circonstance soit qu'elle est étrangère à la construction de la ligne, soit qu'elle ne pouvait opérer de réfection sans l'ordre exprès ou l'autorisation de l'Etat ; et elle serait mal venue à repousser la compétence de l'autorité judiciaire, puisque sa faute rentre dans

(1) Trib. confl., 1^{er} août 1896, S. 98.3.104 et les renvois de la note.

(2) Rouen, 3 décembre 1898, D. 99.2.316 et les renvois de la note 1 de la p. 317.

(3) Rouen, 3 décembre 1898, 2 arrêts. Chemins de fer Ouest contre Huvey, S. 1900.2.57 ; Chemins de fer Ouest contre veuve Guéret, S. 99.2.197, D. 99.2.316.

les faits d'exploitation que cette autorité peut apprécier sans encourir le reproche de s'immiscer dans l'exécution de travaux publics.

Il résulte de ces arrêts que les tribunaux administratifs, bien que les contestations relatives à l'exécution des travaux publics appartiennent à leur juridiction, ne sont pas compétents pour trancher les conflits relatifs aux accidents de voyageurs provenant du mauvais état de la voie, car les travaux effectués sur la voie ne donnent pas lieu à une contestation s'ils ne sont consultés que comme argument à l'appui des prétentions des parties.

Une autre espèce nous montrera que cette jurisprudence est loin d'être une innovation, mais s'appuie sur l'autorité de la Cour suprême et date de 1870 (1) : Dans une gare de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, un accident s'était produit, que le tribunal de commerce d'Auxerre avait déclaré provenir de la disposition vicieuse de la gare ; et la Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de la Compagnie, rendue responsable dans le même jugement, affirmant ainsi que les tribunaux ordinaires sont compétents pour connaître d'une demande formée à raison d'un accident qui ne se serait pas produit avec une autre disposition de la gare et que la Compagnie aurait dû prévenir, en prenant les précautions nécessaires pour éviter les dangers pouvant résulter de l'état des lieux, alors d'ailleurs que le jugement se borne à condamner la Compagnie à payer une indemnité pécuniaire sans rien défendre, autoriser ou prescrire qui puisse constituer une immixtion dans la direction ou l'exécution d'un travail public.

On a prétendu qu'il y avait dans ce fait par un tribunal de se fonder, pour condamner une Compagnie à des dommages-intérêts envers une personne blessée, sur ce motif qu'une disposition est vicieuse dans la construction de la gare, et que cette disposition défectueuse a causé l'accident, excès de pouvoir, immixtion de l'autorité judiciaire dans les pouvoirs réservés à l'administration, « puisque ces constructions, n'étant exécutées qu'après l'approbation des projets par l'administration, les tribunaux s'arrogeraient ainsi le droit de trouver mauvais ce que l'autorité administrative a trouvé bon dans les limites d'une incontestable compétence (2) ». On fait observer, du côté adverse, qu'en se fondant pour accorder des dommages-intérêts sur ce que l'accident a été causé par des dispositions défectueuses de la gare, les tribunaux « ne disent pas que l'autorité administrative a eu tort d'approuver des travaux qu'ils déclarent vicieux et que les lieux seront

(1) Cass., 10 mai 1870, D. 71.1.140, S. 70.1.316 ; 13 décembre 1871, D. 72.1.360.

(2) En ce sens, un arrêt de la Cour d'Aix du 7 décembre 1891, D. 92.2.299, aux termes duquel les tribunaux excéderaient leurs pouvoirs s'ils élevaient une critique contre l'état matériel des lieux (en l'espèce l'emplacement d'une grue hydraulique placée trop près de la voie), pour trouver dans cette circonstance la cause de la responsabilité de la Compagnie, ces travaux étant effectués sur des plans soumis au contrôle de l'Etat et régulièrement approuvés.

modifiés », ce qui serait une usurpation sur le domaine réservé au pouvoir administratif, mais « constatent simplement que tel accident qui s'est produit tel jour, à telle heure, dans telle gare, est dû à telle disposition des lieux qui a fatalement dû le déterminer », ce qui ne saurait être considéré comme un empiètement (1).

De ces observations, il résulte à l'évidence que, pour déterminer la compétence respective des tribunaux administratifs et des tribunaux judiciaires, au point de vue des dommages qui résultent d'un travail public, la Cour de cassation aussi bien que le Conseil d'Etat font la distinction suivante :

Si le dommage résulte de la construction du travail, s'il y a une relation étroite et indivisible de cause à effet entre le préjudice et l'établissement de l'ouvrage, la juridiction administrative est seule compétente pour en connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qu'il survienne d'ailleurs pendant l'exécution des travaux ou après leur achèvement (2).

Au contraire, si le dommage résulte seulement de l'exploitation du travail public, et notamment d'une faute du concessionnaire de cette exploitation, d'une incurie, négligence ou imprudence personnelle à l'exploitant, étrangère à l'exécution du travail, les tribunaux judiciaires sont compétents (3) et peuvent apprécier les fautes commises dans la disposition des lieux.

(1) Sur pourvoi contre un arrêt de la Cour d'Aix, la Cour de cassation avait élué la question, le 13 juillet 1868 (D. 71.1.133). — Le tribunal civil de Chartres, le 19 juillet 1900, suit l'opinion de l'arrêt du 10 mai 1870 : « Une Compagnie de chemin de fer, dit-il, est tenue de prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs. Spécialement lorsqu'il existe en un point mal éclairé ou moins éclairé, une déclivité qui oblige les voyageurs à faire un saut imprévu à la descente du wagon, la Compagnie est en faute de n'avoir pas averti les voyageurs de cette disposition exceptionnelle. L'approbation du plan de la gare par le ministre compétent ne saurait exonérer la Compagnie de cette responsabilité. En condamnant la Compagnie pour des faits se rattachant comme ceux-là à son exploitation, les tribunaux ne commettent aucun empiètement sur les attributions du pouvoir administratif » (*Gaz. Trib.*, 15 novembre 1900).

(2) Voir : Trib. conflits, 11 juillet 1891, S. 93.3.81, note de M. Hauriou ; Trib. conflits, 18 novembre 1893, D. 94.3.94 ; 8 décembre 1894, S. 96.3.156 ; 30 juin 1894, D. 96.3.9, et la dissertation de M. Sarrut ; Cass., 15 novembre 1897, D. 98.1.126 ; Cass., 7 novembre 1900, D. 01.1.69 ; Cass., 20 juin 1899, S. 1900.1.265, avec note de M. Mestre, et les renvois ; Douai, 6 novembre 1899, D. 04.2.277, S. 02.2.137, avec note de M. Perreau et les renvois. — Dans ce dernier arrêt, il y avait eu, à un croisement des voies (ligne de Valenciennes à Raismes (Nord), avec celle d'une Compagnie de chemins de fer économiques), inexécution des mesures de sécurité ordonnées par le ministre des travaux publics ; la Cour de Douai s'est déclarée incompétente pour statuer sur l'accident rendu possible par cette inexécution de travaux publics. — V. encore, Douai, 21 janvier 1901, D. 04.2.283 ; Cons. d'Etat, 25 juillet 1902, D. 04.3.30.

(3) Voir Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p. 155 et suiv. ; Cass., 14 décembre 1892, S. 96.1.524, D. 93.1.489, les autorités citées en note, sous

En fait, ces derniers ne se désistent pas volontiers au profit des tribunaux administratifs, et au moyen d'expédients, conservent presque toujours l'affaire à leur barre. L'accident a-t-il été causé par une mauvaise disposition des lieux ou par une mauvaise exécution du travail public, ils se gardent bien de prescrire ou de recommander un changement de disposition, de critiquer l'œuvre des ingénieurs de l'Etat, ce qui serait un empiétement sur le pouvoir administratif et rendrait précaire leur décision ; ils se bornent à constater que l'accident s'est produit à tel endroit, à tel moment et à déclarer que la disposition des lieux n'y a pas été étrangère, puis ils condamnent la Compagnie sous prétexte qu'elle n'a pas apporté à son exploitation tout le soin désirable en n'obviant pas à ce danger ; nous avons vu même la Cour de Rouen aller jusqu'à faire découler la faute d'exploitation commerciale : du manque de prévoyance consistant à ne pas s'être rendu compte du mauvais état du travail public, ou du manque de prudence consistant à ne pas en avoir tenu compte, ce qui n'aboutit à rien moins qu'à déclarer la Compagnie en faute de n'avoir pas prévu l'accident dû à une malfaçon du travail public, qu'à connaître de tout accident dû à cette malfaçon (1). Si tous les tribunaux judiciaires n'en sont pas encore là, on constate à tous les degrés une tendance marquée à retenir compétence toutes les fois que la cause de l'accident est mixte, peut être rattachée à la fois à l'exécution défectueuse d'un travail public et à une faute d'exploitation venant s'y joindre.

C'est cette manière de voir qu'a confirmée la Cour de cassation, par arrêt du 25 novembre 1902 (2).

Un voyageur, au sortir d'une station d'une Compagnie de tramways à vapeur, avait fait une chute sur une rampe d'accès où il s'était engagé de nuit : il n'était pas contesté que la cause directe de cet acci-

Cass., 20 juin 1899, précité, et les 3^e et 4^e col. de la note de M. Hauriou, sous Trib. confl., 11 juillet 1891, précité ; Trib. confl., 28 juillet 1894, S. 96.3.121 ; Confl., 21 novembre 1896, D. 98.3.15 ; 7 mai 1897, S. 99.3.52 ; Cass., 16 février 1897, D. 97, 1.95 ; 8 novembre 1897, *Rec. Gaz. trib.*, 1898, 1^{er} sem. 1.71 ; Confl., 26 mars 1901, D. 1901.3.48 ; Cass. crim., 1^{er} mars 1901, D. 1902.1.236 ; Civ. cass., 25 novembre 1902, D. 1903.1.451 ; Req., 15 juillet 1903, D. 1904.1.112. Il convient cependant de remarquer que la jurisprudence administrative la plus récente tend, au moins pour les dommages résultant de l'exploitation *normale* des travaux publics, à les rattacher à l'exécution du travail public et par là, au contentieux des travaux publics, de la compétence du conseil de préfecture.

(1) On a parfois trouvé sous la plume des auteurs une formule aussi exclusive que celle-ci : « Les conseils de préfecture, d'après l'article 4, § 2, de la loi du 24 pluviôse an VIII, connaissent des dommages résultant de l'exécution de travaux publics. Or, le service des transports ne commence qu'après. Il consiste plutôt dans une exploitation que dans l'inexécution de travaux publics. Les rapports qui en découlent entre voyageurs et Compagnies dépendent donc du droit privé. »

(2) Cass., 25 novembre 1902, *Le Droit*, 27 novembre 1902, *Gaz. Trib.*, 18 février 1903, S. 1903.1.529.

dent était dans la mauvaise disposition du terrain, l'exécution défectueuse de la rampe, mais que le danger aurait été atténué si le passage avait été éclairé.

« Attendu, dit la Cour suprême, que la Cour d'appel, sans méconnaître que le danger eût été tout au moins atténué si le passage avait été éclairé, s'est déclarée incompétente pour juger le litige par le motif que l'accident ayant eu sa cause directe dans la disposition du terrain, la demande tendait à la réparation d'un dommage qui avait son principe dans les conditions d'exécution de la rampe, laquelle constituait un travail public ;

« Mais attendu que si l'autorité judiciaire était incompétente pour connaître du dommage en tant qu'il aurait eu pour cause unique et indivisible la façon dont le travail public avait été exécuté, il en était autrement si, comme l'alléguait la demanderesse, ce dommage était aussi une conséquence de la faute que la Compagnie aurait commise dans l'exploitation de sa concession en n'éclairant pas les abords de la station (1) ;

« Attendu que ce fait d'exploitation était susceptible d'être apprécié isolément, sans que l'autorité judiciaire eût à s'immiscer dans l'exécution du travail public, que, dès lors, la Cour d'appel était à ce point de vue, compétente pour connaître de la demande... »

(1) On contestait que ce défaut d'éclairage fût une faute d'exploitation, parce qu'il ne s'agissait pas de l'oubli par un agent de la Compagnie d'allumer un appareil existant, ou d'un allumage insuffisant en puissance ou en durée, mais parce que jamais la rampe d'accès n'avait été pourvue d'appareils d'éclairage : il y avait donc dans la cause de l'accident une circonstance constitutive de la rampe d'accès telle qu'elle était installée et utilisée, inhérente au travail public. Et on en concluait qu'il y avait en somme un vice du travail, au même titre que la pente excessive ou l'absence de banquettes ou de barrières : dès lors, la compétence administrative s'y appliquait également et nécessairement. « Une telle argumentation, répond l'arrêtiste (S. 1903 1,529) n'est pas décisive. Car, établir un travail public, c'est le construire et le livrer en bon état de réception dans des conditions telles qu'il puisse être utilisé. Cela fait, l'œuvre du constructeur est terminée, celle de l'exploitant commence. De là suit que la nécessité d'éclairer un travail parachevé ne fait plus partie de sa construction ou de son établissement. Elle incombe à celui qui veut effectivement utiliser le travail public. Sans doute, l'ouvrage public doit être considéré comme ayant une individualité, et une qualité spéciale, non seulement pendant la période de construction, mais pendant toute sa durée d'ouvrage public, c'est-à-dire jusqu'à sa désaffectation. Toutefois cette qualité est limitée à ce qui est nécessaire pour maintenir l'ouvrage dans un certain état matériel : de construction, de réparations, d'entretien. Or, il est à peine besoin de dire que l'installation d'appareils d'éclairage n'est nécessaire à aucune de ces fins. Du reste, la thèse contraire se heurterait à une jurisprudence d'après laquelle les ouvrages complémentaires exécutés pour la mise en œuvre d'un travail public sont destinés de ce caractère de travaux publics (Ainsi jugé qu'on ne peut considérer comme travaux publics ceux exécutés par une Compagnie lorsqu'ils n'ont pas été prévus ni par l'acte de concession ni autorisés par un acte ultérieur de l'administration) ; d'où il faut conclure, par assimilation, que l'inexécution de tels ouvrages complémentaires n'a pas non plus le caractère d'une inexécution de travaux publics. »

C'est à cette théorie que s'est ralliée la Cour de Rennes, statuant comme juridiction de renvoi, dans son audience solennelle du 16 juin 1903 (1).

Elle a été vigoureusement attaquée dans une note anonyme au *Sirey*, sous l'arrêt de cassation que nous venons d'analyser.

Jamais encore — sauf peut-être dans les deux arrêts de la Cour de Rouen, du 3 décembre 1898, — la question de la divisibilité ou de l'indivisibilité des deux recours ne s'était ainsi nettement posée. D'ordinaire, le tribunal relevait une faute d'exploitation de la Compagnie et, se gardant bien de statuer sur la prétendue malfaçon, passait outre en disant cette recherche inutile, puisqu'il y avait contre la Compagnie des charges suffisantes pour que soit complètement désintéressée la partie plaignante. Ici, l'arrêt, mis en présence de deux causes relevées à l'accident : un vice de construction consistant en un aménagement défectueux de la rampe, et une faute d'exploitation consistant en son défaut d'éclairage, a estimé que, ces moyens étant distincts et indépendants, et le second se référant uniquement à une faute commise dans l'exploitation, sans se rattacher en rien à l'exécution des travaux publics, l'examen de ce second grief appartenait à l'autorité judiciaire, qu'il n'était pas de nature à entraîner hors des limites de sa compétence.

Il semble à l'arrêtiste qu'il y avait entre les deux demandes une indivisibilité qui devait, en droit et en bonne justice, attirer toute l'affaire devant une juridiction unique. En droit, cette indivisibilité résulterait de ce que les deux demandes formées entre les mêmes parties, tendent au même objet, et de ce que le résultat de l'une influe nécessairement sur le résultat de l'autre, laquelle doit nécessairement consister dans l'allocation de la portion exacte d'indemnité non obtenue dans la première instance. En fait, dit-il, le système opposé amènerait ce résultat choquant que l'indemnité due à la victime pourrait être arbitrée à un chiffre différent par le juge civil et le juge administratif saisis distinctement : le premier du fait d'exploitation, le second du vice de construction, ayant l'un et l'autre amené l'accident ; sans parler de la contrariété possible de décisions sur le dommage subi, et des difficultés pour évaluer la part de dommages à attribuer distinctement à ces deux causes, devant amener très rarement la réparation exacte du préjudice souffert ; sans parler aussi des frais, lenteurs, ennuis d'une double procédure. La vérité juridique, conforme à l'utilité pratique, et aux intérêts d'une bonne administration de la justice lui paraît donc être que l'action en dommages-intérêts du fait d'exploitation puisse être considérée comme se rattachant par un lien indivisible à l'exécution des travaux publics et que la juridiction administrative qui est inves-

(1) Rennes, 16 juin 1903, *Gaz. Trib.*, 27 août 1903, S. 1904.2.60.

tie du contentieux global et de pleine juridiction en matière de travaux publics, soit compétente pour le tout.

2. — *Accidents dus à une défectuosité du matériel.* — a) Le matériel de l'Etat, voyageant sur les lignes d'une autre Compagnie, peut y être cause d'un accident. Le voyageur alors peut poursuivre directement l'Etat ; le plus souvent, la Compagnie actionnée et responsable se retournera en garantie contre l'Etat : chacune de ces deux actions ne peut être portée que devant la juridiction administrative.

b) Pour certains transports et notamment pour les transports par chemins de fer, nous avons vu que le matériel devait être approuvé par l'autorité administrative. Le Comité de l'exploitation technique en étudie l'amélioration, et le personnel du corps des mines affecté au contrôle de cette exploitation est chargé de la surveillance de ce matériel.

« Sans violer la loi des 16-24 août 1890, et sans s'immiscer dans les attributions du pouvoir administratif, les tribunaux ont, en cas d'accident, compétence pour apprécier si le matériel d'une Compagnie, pour son fonctionnement habituel, répond aux obligations qui lui sont imposées dans l'intérêt des voyageurs » (1).

~ Mais, *quid* en ce qui concerne l'accident occasionné précisément par un système de matériel approuvé par l'Etat ?

Ici encore, nous trouvons de la part des tribunaux judiciaires le même détour leur servant de prétexte à retenir la connaissance de l'affaire.

L'hypothèse courante sur laquelle ils ont été appelés à statuer est celle de voyageurs tombés de compartiment dont les portières étaient munies de serrures dites « autoclaves », sans loqueteau extérieur.

Si le tribunal judiciaire critiquait la décision ministérielle qui a autorisé l'emploi de ce genre de serrures, il se verrait opposer son incompétence.

Il s'en garde donc bien (2), et condamne la Compagnie poursuivie comme étant en faute, pour n'avoir pas, étant donné le mode de fermeture des portières, redoublé de minutie dans la surveillance de la fermeture de ces portières (3).

(1) Trib. Beauvais, 7 février 1896.

(2) « Attendu, — dit tout au contraire la Cour de Douai, — que par la décision du 18 octobre 1896, le ministre des travaux publics rappelant ses circulaires des 9 mars et 7 septembre 1893 a, après avoir provoqué et approuvé les conclusions du comité des ingénieurs du contrôle, autorisé la Compagnie à appliquer une serrure autoclave aux portières d'un certain nombre de ses voitures à voyageurs ; que l'on ne peut admettre un seul instant que l'administration, gardienne vigilante et intéressée de la vie des citoyens ait, en accordant la dite autorisation, montré de la faiblesse, de la facilité et de la complaisance. » 23 janvier 1900, *Journal des arrêts de la Cour de Douai*, 1900, p. 165.

(3) Constitue une faute de la Compagnie, engendrant sa responsabilité, « le fait,

Souvent, il faut le reconnaître, les décisions se basaient sur l'obligation non remplie par les Compagnies de prévenir les voyageurs du changement de serrures (1). Aujourd'hui que cette précaution est prise par les mentions : « Ouvert » « Fermé » des écriteaux, qui permettent à chacun de se rendre compte du danger, et que l'attention des voyageurs est appelée sur l'absence de loqueteau, les arrêts récents exonèrent complètement les Compagnies pour chutes de ce genre (2).

3. — *Accidents dus aux délits commis par l'administration.* — Le tribunal des conflits tranchant une controverse qui depuis longtemps divisait la Cour de cassation et le Conseil d'Etat, et accordant en cela la préférence à la jurisprudence du Conseil, a déclaré à plusieurs reprises que les tribunaux de l'ordre judiciaire ne sauraient, hors les cas spécialement prévus par la loi (3), connaître des actions en responsabilité civile formées par des particuliers contre l'Etat à l'occasion des délits, fautes ou négligences de ses fonctionnaires, agents de l'administration, employés dans un service public. Ces actions, qui tendraient à faire déclarer l'Etat débiteur, doivent être déferées aux tribunaux de l'ordre administratif (4). Ces décisions, incontestables

soit d'avoir utilisé une serrure autoclave sans loqueteau extérieur, trop douce ou trop faible, sans prévenir les voyageurs par un écriteau spécial, du danger possible que pouvait présenter l'emploi de ce système, soit de n'avoir pas vérifié que le pêne était sorti de sa gâche et qu'une pression contre la portière suffisait pour l'ouvrir, dès lors qu'aucun appareil indicateur ne permettait de prévoir le danger » : Trib. civ. Seine, 21 janvier 1902, *Gaz. Trib.*, 12 juillet 1902.

(1) Amiens, 10 novembre 1896, S. 97.2.274 ; D. 97.2.309.

(2) Trib. civ. Seine, 20 mars 1900, *Le Droit*, 16 mai 1900 ; Paris, 9 juillet 1902, D. 04.2.330 ; Douai, 3 novembre 1902, *Le Droit*, 12 mars 1903, S. 03.2.127 ; Rennes, 31 janvier 1903, *Le Droit*, 31 janvier 1903 ; S. 03.2.48, D. 04.2.330. — Ces arrêts se fondent sur ce que « la manœuvre de la poignée de la serrure autoclave nécessite un mouvement spécial tout à fait anormal de bas en haut et que, d'autre part, des instructions interdisent aux voyageurs de toucher à la poignée pendant la marche ». Ce système de fermeture offrant moins de sécurité que l'ancien, les voyageurs doivent redoubler de vigilance et surveiller plus spécialement leurs enfants pour les empêcher de manœuvrer le levier intérieur de fermeture.

Il n'y aurait d'exception qu'au cas où une faute serait imputable à la Compagnie : si l'accident était dû à une défectuosité de la serrure, qui par exemple, s'est ouverte par suite de la trépidation, ou s'il était la résultante d'une simple pression du voyageur sur la portière, qui régulièrement fermée, devait y résister : Douai, 23 janvier 1900, S. 1900.2.197. — Comp. sur la compétence de l'autorité judiciaire pour défectuosités du matériel, encore bien qu'il ait été approuvé par l'autorité administrative : Pau, 30 juillet 1892, S. 92.2.316 et renvoi ; Amiens, 10 novembre 1896, S. 97.2.274 et renvois.

(3) Il y a des textes spéciaux conférant la compétence aux tribunaux civils. — V. loi du 4 juin 1859, article 3, pour certaines actions en responsabilité concernant les transports par la poste.

(4) Trib. confl., 25 janvier et 8 février 1873, avec les remarquables conclusions de M. David, commissaire du gouvernement, D. 73.3.17 et 20 ; 4 juillet 1874, D. 75.3.68 ; 1^{er} mai 1875, D. 76.3.50 ; 29 mai et 31 juillet 1875, D. 76.3.45 et 46 ; 15 mars

lorsqu'il s'agit des tribunaux civils, le sont encore davantage en ce qui concerne les tribunaux de commerce, tribunaux d'exception qui ne connaissent que des matières qui leur ont été spécialement attribuées.

Le tribunal de commerce de Nantes applique ce principe au cas d'abordage occasionné par un navire de l'Etat. « Si, en principe, dit son jugement du 7 juin 1899, les tribunaux de commerce sont seuls compétents pour connaître d'une action dérivant d'un abordage, ce principe reçoit exception lorsque l'abordage a eu lieu entre deux navires dont l'un appartient à l'Etat (en l'espèce : administration des Ponts et Chaussées) (1). Dans ce cas, les articles 1382 et suivants du Code civil ne règlent que les rapports juridiques qui peuvent s'établir entre particuliers et n'enlèvent pas à l'Etat le droit d'apprécier les responsabilités qu'il peut encourir du fait de ses agents. Le principe de la séparation des pouvoirs s'oppose à ce que les tribunaux de commerce et, d'une manière générale, les tribunaux de l'ordre judiciaire puissent déclarer l'Etat débiteur, alors qu'il n'a pas agi comme personne privée, le tribunal saisi ayant, dans le cas où il s'agit soit de la responsabilité de l'Etat, soit de celle d'un fonctionnaire, à rechercher si celui-ci a ou non violé les règlements administratifs qu'il avait à observer » (2).

Une espèce analogue est rapportée au *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, dès 1874 (3) : l'abordage d'un bâtiment de l'Etat et d'un pa-

1902, et les renvois, D. 1903.3.93 ; 8 novembre 1902, D. 1904.3.36. — Si, au lieu d'être dirigée contre l'Etat, l'action en indemnité était dirigée contre l'agent lui-même, le caractère administratif ou judiciaire de la compétence dépendrait du point de savoir si le fait qui lui est imputé est un acte d'administration ou a le caractère d'une faute personnelle.

(1) Ce pourraient être aussi des vaisseaux de guerre ou des embarcations de l'administration des douanes.

(2) Trib. com. Nantes, 7 juin 1899, *Gaz. Trib.*, 5 octobre 1899 ; *Pand. franç.*, 1901.2.155 ; voir les nombreux arrêts cités en note. — « Il en est ainsi, continue le jugement, alors même qu'un jugement avant faire droit ordonnant une expertise serait déjà intervenu, l'Etat s'y étant rapporté à la justice en ce qui concerne l'expertise, mais ayant réservé la question de compétence. En effet l'expertise ayant, dans l'espèce, conclu à une faute commune des deux capitaines, demander au tribunal de commerce l'homologation de cette expertise n'est rien autre chose que de vouloir faire constater la faute d'un agent et la responsabilité de l'Etat. » — Ainsi que le montre cet arrêt il y a même raison de décider et il en va de même, que l'action en indemnité soit exercée contre l'officier commandant le vaisseau ou contre l'Etat lui-même comme civilement responsable. — Si toutefois la responsabilité du fonctionnaire provenait de faits personnels, de telle façon qu'il n'y ait à apprécier ni décisions, ni règlements administratifs, il y aurait compétence judiciaire. Trib. confl., 7 juin 1873, D. 74.3.4. Mais alors, les tribunaux civils pourraient seuls être compétents à l'exclusion des tribunaux de commerce, car il est certain qu'en faisant naviguer des vaisseaux de guerre et en préposant à leur direction des officiers de la marine militaire, l'Etat ne fait aucune opération commerciale. Il en est généralement de même pour tous les navires de l'Etat.

(3) Trib. confl., 17 janvier 1874, *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, 1874,

quebot avait causé la mort de plusieurs passagers. L'enquête établit la responsabilité du commandant du navire de l'Etat. La Compagnie de navigation actionnée par les héritiers du passager, se tourna en garantie contre l'Etat devant un tribunal de l'ordre judiciaire. Le préfet souleva le conflit et la juridiction administrative retint la connaissance de la demande.

L'Etat serait responsable dans les mêmes conditions de l'accident occasionné par les ordres de l'administration.

Les Compagnies du P.-L.-M. et du Midi avaient été réquisitionnées par l'autorité militaire de transporter, dans un train de grande vitesse contenant des voyageurs, un chargement de poudres qui firent explosion et tuèrent un voyageur. Condamnée à indemniser les héritiers, la Compagnie recourut en garantie contre l'Etat devant un tribunal judiciaire. Ici encore, le conflit fut élevé et l'affaire fut retenue comme étant de la compétence des tribunaux administratifs : le recours en effet mettait en question les conditions de régularité dans lesquelles la réquisition avait été faite et l'accomplissement ou le non-accomplissement par les agents de l'Etat, de l'arrêté du ministre des travaux publics qui avait décidé la réquisition (1).

Ces diverses actions en responsabilité sont si rigoureusement du domaine administratif que si une Compagnie, poursuivie en indemnité par une victime, prétend que la cause primitive de l'accident est due soit à des employés de l'Etat dans l'exercice de leurs fonctions, soit au matériel de l'Etat voyageant sur ses lignes, elle ne peut appeler l'Etat en garantie devant le tribunal judiciaire devant lequel elle est valablement assignée, mais elle doit l'actionner ultérieurement par action principale devant l'autorité administrative (2).

4. — *Accidents dont la cause est une contravention de grande voirie.* — A ces cas de compétence administrative, il faudrait ajouter les accidents dus à une contravention de grande voirie (3); mais il nous

p. 69. — V. déjà un arrêt de la Cour d'Aix, du 15 janvier 1856, *Répertoire alphabétique de jurisprudence commerciale*, par MM. Teulet et Cambertin (1873), p. 2; puis : Cons. d'Etat (arrêté sur conflit), 11 mai 1870, D. 71.3.62 et 1^{er} mai 1872, *Journ. Marseille*, 73.2.3; Paris, 9 juillet 1872, *Journ. Marseille*, 73.2.159; Trib. confl., 15 avril 1873, D. 73.3.57.

(1) Trib. confl., 25 janvier 1873, *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, 1873, *Suppl.*, p. 40.

(2) Marseille, 11 janvier 1872, conf. Aix, 6 mai 1872, *Bull. ann.*, 1873, p. 73 et 79; Cons. d'Etat, 13 décembre 1866, S. 67.2.335; Trib. confl., 17 janvier 1874, *Journ. Marseille*, 76.2.125. — Dans cette dernière espèce, les héritiers d'un passager tué dans un abordage avaient agi en indemnité contre l'armateur de ce navire et celui-ci recourait en garantie contre l'Etat, propriétaire du navire abordeur. Le tribunal de commerce de Marseille (9 juillet 1873, *Journ. Marseille*, 76.2.125) s'était déclaré compétent pour connaître même du recours en garantie. Le tribunal des conflits a annulé le jugement, mais seulement en ce qui concernait ce recours.

(3) Loi du 25 pluviôse an VIII, article 4-5^o.

suffit d'avoir mentionné cette hypothèse, qui semble ignorée en jurisprudence.

SECTION II. — Le tribunal compétent.

Sous ce titre, il nous reste à déterminer quelle est la classe de tribunaux de l'un ou de l'autre ordre qui, *ratione materiæ* encore, doit connaître de l'affaire ; puis le tribunal particulier de cette classe qui, *ratione personæ vel loci*, devra la juger.

§ 1. — « *Ratione materiæ* ».

1. — *Tribunaux répressifs*. — L'action en responsabilité civile, jointe à une poursuite criminelle, sera portée devant la juridiction qui doit connaître du crime, du délit ou de la contravention, c'est-à-dire devant la Cour d'assises, le tribunal correctionnel ou le tribunal de simple police, suivant la nature de l'infraction.

En fait, la Cour d'assises sera saisie plus rarement que les deux autres classes de tribunaux, car les causes de responsabilité les plus fréquentes seront : la violation des arrêtés réglementaires en matière de voirie, de transport, etc... ou encore l'homicide ou les blessures par imprudence.

L'action publique, lorsque le voiturier se sera rendu coupable d'une contravention de grande voirie, pourra également être intentée devant les conseils de préfecture. Mais en ce cas, les particuliers préféreront souvent renoncer au bénéfice de la jonction et intenter séparément leur action civile.

2. — *Tribunaux civils*. — Ici encore, que l'action publique ait été ou non mise en mouvement par ailleurs, la réponse serait fort simple si, pour les demandes en réparation de minime importance, l'article 2, § 2 de la loi du 25 mai 1838 n'avait donné naissance à une difficulté.

Aux termes de cet article, les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 100 francs et à charge d'appel jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance, sur les contestations entre les voyageurs et les voituriers pour retards, frais de route et pertes ou avaries d'effets accompagnant les voyageurs.

On avait cru d'abord que cet article enlevait aux tribunaux de commerce la connaissance des litiges nés du transport des voyageurs et des bagages ; en réalité il n'a fait qu'élever le taux de la compétence des juges de paix, sans changer les matières auxquelles elle s'appliquait, sans en modifier la nature exclusivement civile (1).

La règle générale d'après laquelle les juges de paix sont, de par le

(1) Cass., 4 novembre 1863, D. 63.1.473.

principe de leur institution, des juridictions purement civiles, et par suite, sont toujours incompétents en matière commerciale, est donc maintenue dans son intégralité (1).

Il résulte même des termes restrictifs de la loi de 1838, limitant son application aux contestations pour « retards, frais de route et perte ou avarie d'effets », que la matière des accidents, les dommages causés à la personne même du voyageur n'est pas soumise à la compétence exceptionnelle des juges de paix ; le droit commun reprend son empire en ce qui les concerne (2).

Quand donc l'action sera portée au civil, elle devra l'être devant le juge de paix, sans appel si la demande ne dépasse pas 100 francs, et à charge d'appel jusqu'à 200 francs ; devant le tribunal de première instance dans tous les autres cas, sauf appel quand l'objet de la demande sera d'une valeur supérieure à 1.500 francs.

3. — *Tribunaux de commerce.* — Cette juridiction étant unique, sa compétence sera illimitée, sauf encore, conformément au droit commun, la faculté d'appel dans les mêmes conditions que pour le tribunal civil d'arrondissement.

4. — *Tribunaux administratifs.* — Dans la grande majorité des cas, le conseil de préfecture connaîtra des contestations que nous avons reconnues être de la compétence administrative : c'est lui en effet qui connaît généralement de tous dommages causés par l'exécution défectueuse ou incomplète des travaux publics, et des contraventions de grande voirie.

Parfois aussi les parties devront adresser leurs réclamations au ministre, aux attributions duquel se rattache l'acte donnant naissance à l'action : toutes les fois qu'elles se plaindront d'un ordre de l'administration ou des fautes de ses agents (3)? Il n'en serait différemment que

(1) Dans la discussion de loi de 1838, un amendement a été présenté, tendant à attribuer aux juges de paix la connaissance des affaires commerciales au-dessous de 200 francs, et qui fut repoussé.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 705 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, n° 2799 ; Louis Sarrau, *Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport de personnes*, p. 84 ; Trib. civ. Seine, 5 décembre 1896, *Gaz. Trib.*, 8 janvier 1897 et note ; Trib. paix Paris, 20 décembre 1900, *Gaz. Trib.*, 23 janvier 1901 ; Trib. civ. Seine, 3 janvier 1902. « Le juge de paix est, d'une manière absolue, incompétent *ratione materiz*, pour statuer sur un litige commercial pendant entre deux commerçants, alors même que la demande rentrait, par le taux de la somme réclamée, dans sa juridiction ordinaire. » *Pand. franc., Rép., V^e Compétence*, nos 248 et suiv.

(3) V. à titre d'exemple : Cons. d'Etat, 6 et 13 janvier 1899, et les renvois, D. 1900. 3.66. — A défaut de texte spécial, c'est le juge de droit commun en matière administrative qui doit juger les actes de l'Etat agissant comme puissance publique. La question de savoir quel il est, est des plus controversées. Nous nous rallions au texte à l'opinion de M. Ducrocq, *Cours de droit administratif* (7^e éd.), t. II, p. 159 et suiv. — Mais des arrêts et des auteurs se sont prononcés pour le Con-

si le fait qui donne lieu à l'action, la blessure reçue par le réclamant, se rattachait à un travail public, provenait par exemple de l'exécution de ce travail, auquel cas, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture connaîtrait de la demande (1).

L'appel est toujours ouvert en Conseil d'Etat, juge au second degré des décisions des juridictions administratives.

§ 2. — « *Ratione personæ vel loci* ».

Quel sera, pour chaque classe, le tribunal déterminé dans son individualité, qui connaîtra des suites de tel accident donné ?

Après avoir exposé les principes à suivre, il nous faudra en examiner tout particulièrement l'application aux Compagnies de chemins de fer et de navigation, puis réserver la libre volonté des parties.

I. — *Règles générales applicables en principe à tous les voituriers.*

1. — *Tribunal répressif.* — La victime, se portant partie civile, poursuivra très simplement son action en dommages-intérêts devant le tribunal saisi de l'action publique et qui sera, indifféremment, celui du lieu de l'accident, celui de la résidence du prévenu ou celui de l'arrestation (art. 23 et 61, C. instr. crim.).

2. — *Tribunal civil.* — L'action en responsabilité civile étant essentiellement une action personnelle, doit être introduite par une assignation délivrée à celui que l'on estime responsable du dommage causé et être portée au tribunal de son domicile toutes les fois que l'instance civile n'est pas jointe à une poursuite criminelle ou correctionnelle, *actor sequitur forum rei*. A défaut de domicile connu, le tribunal de sa résidence en tiendrait lieu.

Le voiturier défendeur est-il une personne physique, opérant dans un rayon déterminé, la victime, éclairée sur le siège de son domicile par l'article 102 du Code civil, portera son action en indemnité au tribunal du lieu où ce voiturier a son principal établissement.

Le voiturier est-il une personne morale, n'exerçant son commerce que dans une ville ou dans une région restreinte, la victime se reportera à l'article 59, § 5 du Code de procédure civile : « En matière de société, tant qu'elle existe, le défendeur sera assigné devant le juge du lieu où elle est établie ».

Si enfin ce défendeur est une Compagnie, ayant une vaste exploitation et opérant au loin, l'article 69-6° du Code de procédure civile

seil d'Etat : voir Berthélemy, *Traité élémentaire de droit administratif* (2^e éd.), p. 865 à 869.

(1) Cons. d'Etat, 30 novembre 1877, et la note, D. 78.3.41 ; Trib. confl., 8 novembre 1902, D. 1904.3.36.

trouvera son application : « Les sociétés de commerce, tant qu'elles existent, seront assignées en leur maison sociale, et s'il n'y en a pas, en la personne ou au domicile de l'un des associés. »

Le siège social des Compagnies de transports constitue donc leur domicile légal, et c'est là, qu'en principe, elles doivent être assignées, quelle que soit leur nature.

3. — *Tribunal de commerce.* — Il est un article 420 du Code de procédure civile, spécial à la procédure devant les tribunaux de commerce, qui vient étendre cette règle générale et corriger ce qu'elle a de trop étroit en décidant que, dans les instances soumises à leur compétence : « Le demandeur pourra assigner à son choix : devant le tribunal du domicile du défendeur, devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée, devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. »

Malgré des termes qui sembleraient en restreindre l'application au cas de vente ou d'achat de marchandises, on s'accorde à donner à cette dérogation aux règles de la compétence *ratione personæ* une portée plus étendue, englobant toutes les instances commerciales, et applicable notamment aux contestations résultant des transports ; on en fait d'ailleurs bénéficier le transport des voyageurs au même titre que le transport des marchandises. Cette faveur d'une triple compétence qu'accorde l'article 420, n'est pas une mesure exceptionnelle. Il y a là une prescription générale au moyen de laquelle le législateur a voulu favoriser le commerce, toute opération commerciale, quelle qu'en soit la forme et quel qu'en soit le but ; on peut donc l'étendre au transport des personnes sans en dépasser le sens.

Mais, si les règles de compétence commerciale établies par l'article 420 du Code de procédure civile, ne sont pas restreintes au cas de vente ou d'achat de marchandises et s'appliquent à toutes les obligations qui naissent naturellement d'une convention, elles ne peuvent être étendues par voie d'analogie en dehors des hypothèses qu'elles prévoient. Or, les expressions « promesse de transport », « marchandise livrée », « lieu de paiement fixé », qui sont celles de l'article 420, ne sauraient avoir de sens applicable au quasi-délit ; et les règles qu'il édicte ne sauraient s'appliquer aux obligations qui trouvent leur base dans un fait revêtant ce caractère, aux actions purement personnelles et civiles résultant d'un quasi-délit.

Pour ceux donc au regard desquels l'obligation qui incombe au transporteur d'indemniser le voyageur blessé pendant le cours du voyage, née à l'occasion de l'exécution du contrat, prend sa source en dehors de lui et dans le droit que les articles 1382 et suivants donnent à celui qui a subi un dommage d'en poursuivre la réparation, l'article 420 ne sera pas applicable et la victime d'un accident de person-

nes ne pourra porter son recours délictuel que devant le tribunal du domicile du transporteur (1).

Reconnait-on, au contraire, que le principe de cette obligation se trouve dans le contrat de transport, le recours étant contractuel, la victime pourra opter entre divers tribunaux (2) qu'il nous reste à préciser :

Outre le tribunal du domicile du défendeur, l'article 420 nous en indique deux autres :

1° Le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

Traduisons : le tribunal dans l'arrondissement duquel le contrat de transport a été conclu et où se trouve le lieu de départ.

S'agit-il de chemins de fer, le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite sera le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve la gare où le billet a été délivré ; le lieu de livraison de la marchandise sera celui où le voyageur a pris le train ; et ces deux endroits se confondront, seront le point d'origine du voyage (3).

(1) Trib. civ. Nice, 15 décembre 1886, *La Loi*, 28 janvier 1887 ; Douai, 4 mai 1897, D. 98.2.312.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, nos 700 et suiv. ; Thaller, *op. cit.*, p. 628, note ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2807.

(3) La Cour d'Aix a fait de cette disposition une remarquable application, le 24 juin 1896 (*Revue internationale du droit maritime*, 1896-97, p. 25). « L'action intentée à une Compagnie à raison d'un accident arrivé à un voyageur au cours d'un voyage pour lequel il a régulièrement pris un billet se rattache à l'exécution du contrat. Par suite, les règles de la compétence applicables à toute contestation née de l'exécution du contrat demeurent applicables à l'action née de l'accident. Spécialement, un voyageur ayant pris à Marseille un billet direct de Marseille à Londres et ayant été victime d'un accident à bord d'un paquebot de la Compagnie de l'Ouest faisant le service de Dieppe à Newhaven, assigne à bon droit la dite Compagnie devant le tribunal de commerce de Marseille, lieu de la conclusion du contrat et lieu du paiement, conformément aux dispositions de l'article 420 du Code de procédure civile. » La Compagnie de l'Ouest niait que la contestation fût née du contrat de transport et, conformément aux principes de la responsabilité délictuelle, prétendait être assignée en son siège social ; et en tout cas, faisant allusion à une jurisprudence que nous analyserons bientôt, invoquait qu'elle ne pouvait l'être à Marseille où elle n'avait pas de succursale. — La Cour d'Aix tranche ici d'une façon rigoureuse pour le voiturier une question très délicate qui se pose, chaque fois qu'il y a pluralité de voituriers : elle considère la Compagnie originaire (du P.-L.-M.), comme ayant traité à la fois pour son compte à elle et aussi au nom et pour le compte des Compagnies subséquentes. Décider qu'il fallait s'en tenir dans ce cas pour déterminer la compétence de chaque Compagnie « au lieu où la marchandise lui a été livrée », c'est-à-dire au lieu d'arrivée sur son réseau, c'eût été sacrifier le voyageur ; et d'ailleurs, peu conforme à la simultanéité exigée dans les deux conditions du paragraphe 2, article 420. La Cour d'Aix a préféré, s'en tenant à la rigueur des principes, sacrifier le voiturier et rapprocher le demandeur du tribunal appelé à juger sa cause. Elle trouvait d'ailleurs appui en ce sens dans le paragraphe 3 de l'article 420.

Remarquons que, d'après la jurisprudence, pour l'application de ce second paragraphe de l'article 420, attributif de juridiction au tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la chose livrée, il faut le concours des deux circonstances de promesse et de livraison : il ne suffirait pas, pour que le tribunal fût compétent, que la livraison ait eu lieu dans son arrondissement ; il faut aussi que la promesse y ait été faite.

Nous devrions décider par analogie que, s'il s'agissait d'un transport de personnes ayant été conclu au siège social, comme cela se concevrait pour des transports maritimes, le lieu de départ, situé dans un autre arrondissement ne suffirait pas à créer une compétence nouvelle, puisqu'il n'est pas en même temps celui de la conclusion du contrat.

2° Le tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devrait être effectué.

Le lieu du paiement, envisagé par rapport au voyageur, et en prenant ce mot dans son sens restreint d'acquittement d'une dette d'argent par la numération d'espèces monnayées, sera, pour les grandes entreprises qui, ne connaissant pas la solvabilité des personnes qui s'adressent à elles, se font payer à l'avance, la gare du départ ou le lieu d'embarquement, parfois aussi le domicile du voiturier (1).

Pour les entreprises de voitures, ce sera souvent le lieu d'arrivée.

Mais, par rapport au transporteur, ce mot « paiement » prend sa vraie portée juridique, que lui donnent, au Titre du Paiement, les articles 1235 et 1238 du Code civil, et désigne l'accomplissement de toute obligation contractuelle, la *solutio* de cette obligation. A ce second sens, — le seul qui ait généralement de l'intérêt, l'endroit de la numération se confondant souvent avec celui de la conclusion du contrat —, le lieu du paiement est l'endroit où l'obligation prend fin, c'est-à-dire l'arrivée au terme du voyage, l'endroit où le voiturier restitue le voyageur à lui-même.

Au tribunal du siège social et à celui de la gare ou du port de départ, il faut donc ajouter le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve la gare ou le port destinataire (2).

L'article 420, dans sa bienveillance, permettra donc à la victime de poursuivre le voiturier indifféremment devant l'un quelconque de ces trois tribunaux (3).

(1) Quand le contrat a été conclu au siège social, mais que le paiement est effectué au lieu de départ, le tribunal de ce dernier arrondissement, incompétent aux termes du paragraphe 2, peut s'appuyer sur le paragraphe 3 pour retenir l'affaire.

(2) Paris, 31 juillet 1850, D. 51.2.111 ; Angers, 28 juillet 1853, D. 54.2.198.

(3) Signalons une proposition de loi déposée sous la précédente législature par MM. Mayer et Pourquery de Boisserin, le 10 décembre 1900, ayant pour but d'abroger les deux derniers paragraphes de l'article 420 du Code de procédure civile, et de limiter ainsi la compétence des tribunaux de commerce, comme celle des tribunaux civils, au tribunal du domicile du défendeur.

Il se trouve, avons-nous dit, au titre du Code de procédure civile réservé à la procédure devant les tribunaux de commerce.

Il va sans dire que la victime pourrait recourir à ses solutions devant les tribunaux civils jugeant commercialement, dans les arrondissements où le commerce et l'industrie étant fort peu développés, la création d'un tribunal de commerce n'a pas été jugée nécessaire.

Mais la question deviendrait plus délicate si, en dehors de cette hypothèse où, en définitive, c'est encore la juridiction commerciale qui est saisie, une affaire commerciale était portée devant un tribunal civil. M. Sarrut (1) opine pour la négative. Ce n'est là qu'une des faces d'un problème plus vaste qui peut ainsi se formuler : lorsqu'on se trouve en matière commerciale, les règles commerciales particulières doivent-elles être admises même quand le litige, pour une raison quelconque, est porté devant un tribunal civil ? Nous l'examinerons au chapitre de la Preuve.

Nous nous en tenons pour le moment à cette conclusion qui sera le résumé de nos explications concernant les tribunaux consulaires : la responsabilité est-elle contractuelle, la compétence, quand le contrat est commercial et l'action portée devant les tribunaux de commerce, est déterminée par l'article 420 du Code de procédure civile.

4. — *Conseils de préfecture.* — La compétence des conseils de préfecture est essentiellement territoriale (2). Elle est déterminée, non *ratione personæ*, par le domicile des parties ou le siège de l'administration que le procès intéresse, mais *ratione loci*, par le lieu où le dommage s'est produit. Elle appartient au tribunal administratif du département dans lequel se trouve ce lieu.

Telle est l'application stricte aux instances subséquentes aux transports de personnes, des principes généraux du droit en matière de compétence relative.

II. — *Particularités.*

Il nous reste, pour parfaire ce paragraphe de la compétence relative, à mentionner : pour les chemins de fer, une intéressante extension qu'a donnée la jurisprudence aux articles 59 et 69 du Code de commerce ; pour la navigation, des difficultés sérieuses auxquelles mit fin en grande partie une loi du 4 décembre 1897 sur les abordages maritimes ; enfin pour tous les voituriers, la faculté de déroger par convention expresse ou tacite aux règles de la compétence *ratione personæ vel loci*.

1. — *Le voiturier actionné est une Compagnie de chemins de fer.*

Si le tribunal du domicile du défendeur est facile à déterminer lorsque

(1) Sarrut, *Du transport par chemins de fer*, n° 804.

(2) Laferrière, *De la juridiction administrative*, t. I, p. 360 ; Cons. d'Etat, 21 mai 1880, D. 81.3.3 ; 21 décembre 1888, D. 90.3.13 ; 30 juillet 1902, D. 04.3.29.

ce dernier est une personne physique ou morale dont le commerce ne s'exerce que dans une ville ou région déterminée : (entreprises de voitures publiques, compagnies d'omnibus, transports par eau dans une ville et ses environs, la plupart des chemins de fer d'intérêt local), il n'en est plus de même lorsque ce défendeur est une Compagnie de chemins de fer dont le réseau s'étend sur une vaste région.

Nous avons cité l'article 69-6° du Code de procédure civile : le siège social de ces compagnies constitue donc leur domicile légal et c'est en leur siège social qu'elles doivent être assignées. Comme toutes nos grandes Compagnies de chemins de fer ont leurs bureaux à Paris, alors même que leur exploitation n'a aucun point de contact avec la capitale (1), elles seraient inattaquables ailleurs qu'à Paris toutes les

(1) Telles sont la Compagnie des chemins de fer du Midi, celles de l'Hérault et du Médoc. La Compagnie du Midi a eu longtemps à Bordeaux un comité permanent de cinq membres du conseil d'administration ; le directeur de l'exploitation et les directeurs des services de la voie y résidaient et y avaient leurs bureaux. Alors se posait la grave question de savoir où se trouve le domicile d'une société qui a, dans deux lieux différents, des attaches permanentes et vitales, tenant à son fonctionnement d'ensemble : se trouve-t-il à son siège administratif, où sont localisés les organes juridiques de la société, ou à son siège d'exploitation, où se centralise l'exploitation matérielle et technique ? M. Lyon-Caen a exposé, dans le *Journal des Sociétés* (1880, p. 32), les raisons qui le décident en faveur du siège d'exploitation. Et il y eût maintes décisions de la Cour de Bordeaux qui déclarèrent Bordeaux domicile véritable de la Compagnie du Midi, bien que le conseil d'administration soit établi à Paris. M. Thaller (*Rev. crit.*, 1883 ; *Examen doctrinal*, p. 340 et suiv.), approuve plusieurs décisions qu'il analyse et dans lesquelles la Cour de cassation, dans d'autres hypothèses, manifeste des préférences de plus en plus marquées pour le siège administratif, où se trouve la véritable direction des affaires sociales. « En somme, dit-il, le domicile est chose de droit, il a trait aux actes juridiques ; ces actes proviennent du Conseil d'administration, organe permanent de la société, qui domine le trafic et exerce sa tutelle sur la mise en valeur du capital... ». Peut-être les décisions de la Cour de Bordeaux avaient-elles été influencées par l'existence en cette ville du comité d'administration, véritable délégation du conseil d'administration.

Le comité permanent de Bordeaux a été supprimé par délibération du conseil d'administration du 13 janvier 1888 ; la direction de l'exploitation de Bordeaux a été supprimée le 29 octobre 1886 ; enfin, en 1897, le chef de la division de l'exploitation du matériel de la traction et de la voie ont été avec leurs bureaux transférés à Paris.

Aussi, la Cour de cassation, le 3 janvier 1899 (D. 99.1.405), rejetait-elle comme non-recevable la notification d'un pourvoi faite à ce comité d'exploitation n'existant plus à Bordeaux ; et cependant, nous trouvons encore un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 16 janvier 1901 (*Journ. trib. com.*, 2 avril 1901, n° 15598, et *Bull. ann.*, 1902.2, p. 192-194), soutenant que la Compagnie du Midi n'ayant pas cessé d'avoir à Bordeaux son principal établissement, n'était pas fondée à arguer de la nullité d'une assignation lancée contre deux administrateurs qui y sont chargés de la représenter. La même Cour a été mieux inspirée le 18 janvier 1904, et est revenue aux vrais principes du droit : « Attendu que la Compagnie de chemin de fer du Midi intimée a, à Paris, son siège social et son principal établissement, puisque son conseil d'administration y délibère et que tous ses services les plus importants y sont aujourd'hui centralisés... Attendu que Bordeaux a cessé d'être le point central

fois que l'on ne serait pas en présence d'une action contractuelle commerciale ; et, étant donné que la jurisprudence refuse à notre recours le caractère contractuel, c'est devant les tribunaux de la Seine que devraient se dérouler la majorité des instances relatives aux transports des personnes.

Ce système rigoureux constituait une gêne énorme pour les voyageurs des départements ; mis en très mauvaise posture par l'accident lui-même, ils auraient toujours hésité à intenter une action dans cet inconnu mystérieux que reste pour beaucoup d'entre eux la capitale. Les ennuis d'un procès à soutenir au loin, l'appréhension ou l'impossibilité de risquer les frais considérables d'une procédure plus lente et plus coûteuse qu'en province aurait étouffé de nombreuses réclamations ; « la situation du pauvre diable forcé de recourir à l'assistance judiciaire eût été plus lamentable encore ». Et cela, au grand dam, non seulement des plaideurs, mais encore de la manifestation de la vérité, car la preuve des constatations de fait qui, presque toujours serviront de base au jugement, sera d'autant moins facile et moins économique que le tribunal sera plus éloigné du lieu de l'accident. « Il n'est ni rationnel, ni juste, dit M. Tissier (1), que ces personnes (qui ont à lutter contre les Compagnies) puissent être, dans certains cas, réduites à porter leurs procès devant le tribunal du siège social, loin de leur domicile, loin du lieu de l'accident, à une grande distance et avec de grandes difficultés ; alors que l'attribution de la compétence aux tribunaux établis dans les villes où les Compagnies ont un personnel au courant de ces procès et à même de les surveiller, ne peut causer à celles-ci aucune gêne, aucun embarras, aucun préjudice. C'est une solution inhumaine. »

Ce système, si peu équitable, a cependant été longtemps celui de la Cour de cassation (2), sans avoir été admis par les Cours d'appel (3), ni les tribunaux d'arrondissement : du moment que les statuts d'une Compagnie ont fixé le siège de la Société et le centre de son administration, quelle que puisse être l'importance d'un établissement commer-

ciel de l'administration des chemins de fer du Midi et que, si sa gare a toujours été, sinon la plus importante, au moins l'une des plus importantes du réseau du Midi, elle n'a plus centralisé les affaires de la Compagnie et a cessé d'être son principal établissement ; qu'il importe peu que le service du contrôle des recettes, celui des détaxes, les ateliers de construction et de réparation du matériel, et l'économat aient été maintenus à Bordeaux, que ces derniers se meuvent sous l'autorité et la surveillance de l'ingénieur en chef directeur de la Compagnie, dont les bureaux sont à Paris, au siège social... » — Le principal établissement d'une Compagnie de chemin de fer se trouve donc au lieu où son conseil d'administration délibère, et où sont centralisés ses services les plus importants.

(1) Albert Tissier, dissertation sous divers arrêts au S. 99.2.257.

(2) Cass., 4 mars 1845, S. 45.1.273, D. 46.1.208 ; 22 mai 1848, S. 48.1.328 ; 15 janvier 1851, S. 51.1.177, D. 51.1.27 ; 15 décembre 1851, D. 52.1.127 ; 26 mai 1857, S. 58.1.263 ; 5 avril 1859, S. 59.1.173.

(3) Sauf toutefois un arrêt de Bordeaux du 2 juillet 1857, S. 58.2.264.

cial créé par elle, fût-il même le siège effectif principal de ses opérations, c'est ce siège social qui est le principal établissement, le domicile de la Compagnie et c'est là qu'elle doit être assignée (1).

Mais, à raison des inconvénients que présentait l'application littérale de cette disposition, la Cour suprême, abandonnant une jurisprudence rigide et le principe de l'unité de domicile, admit en 1861 « qu'une société de commerce pouvant avoir plusieurs sièges d'opérations, soit plusieurs domiciles (ainsi qu'elle l'avait décidé, en un premier fléchissement (2) par arrêts du 4 mars 1857 et du 39 juin 1858), tous exploits relatifs à l'exploitation de chacun de ces sièges d'opérations principaux constituant en fait de véritables domiciles, sont valables comme signifiés au domicile ou à l'un des domiciles de la défenderesse » (3).

L'étendue des réseaux et les circonstances particulières des accidents commandaient une interprétation très large de ces principes : les Compagnies de chemins de fer présentent cette particularité qu'en dehors du siège social où se trouve groupée et centralisée la direction de leurs opérations, elles ont à différents points de leurs réseaux des stations d'un trafic souvent considérable ; elles sont obligées par les nécessités de leur exploitation, de constituer ces succursales que leur importance peut faire considérer comme des établissements principaux ; aussi une jurisprudence constante a-t-elle toujours admis depuis lors que, « une Compagnie devait être considérée comme ayant un domicile dans toute gare ayant une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement principal (4) » et partant pouvait être valablement assignée dans un arrondissement autre que celui de son siège social. Ces créations de succursales ne suffisent pas pour supprimer la personnalité morale des compagnies, qui peuvent toujours être valablement assignées au siège social, quelque point du réseau qu'intéresse le recours, mais permettent d'envisager comme des établissements attributifs de juridiction les lieux où la Compagnie centralise ses opérations.

(1) Il faudrait cependant qu'il y ait en fait un établissement. C'est ce que décide un arrêt de cassation du 21 février 1849 (S. 50.1.112), refusant de sanctionner une exception d'incompétence opposée devant le tribunal civil de Montpellier par la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette, qui prétendait se faire actionner à Paris où elle n'avait aucun établissement.

(2) On attribue ce revirement aux inconvénients qui résultèrent de ce que le cahier des charges général rédigé en 1857 pour toutes les Compagnies de chemins de fer, ne reproduisait pas l'obligation qui avait été imposée à quelques-unes d'entre elles par leur cahier des charges spécial, d'élire domicile dans certaines villes déterminées et de désigner dans chacune d'elles un agent spécialement chargé de recevoir les assignations judiciaires.

(3) Cass., 4 janvier 1861, S. 61.1.451, D. 66.1.279.

(4) Cass., 7 mai 1862, S. 62.1.744, D. 66.1.279 ; 17 avril 1866, S. 66.1.190, D. 66.1.279 ; 15 décembre 1869, S. 70.1.111 ; 22 juillet 1872, S. 72.1.299, D. 74.1.122 ; 7 août 1876, D. 77.1.134 ; 3 février 1885, S. 85.1.269, D. 86.1.304 ; 30 juin 1891, D. 93.1.382.

Recherchant le fondement de cette jurisprudence, « des jurisconsultes d'une très grande autorité, tels qu'Aubry et Rau, Garsonnet, Lyon-Caen et Renault, Glasson, présentent la règle comme injustifiable sur le terrain des principes et comme reposant sur de simples motifs d'utilité pratique. — Quelques auteurs, dont MM. Laurent et Bédarride, pensent, au contraire, que la règle se justifie très facilement par ce motif qu'on trouve reproduit d'ailleurs dans un grand nombre d'arrêts, que, si une personne physique ne peut avoir qu'un seul domicile (art. 102 et s., C. civ.), il en est autrement des personnes morales, notamment des sociétés, pour lesquelles on doit admettre la pluralité des domiciles. — La plupart des commentateurs, parmi lesquels MM. Beudant, Thaller, Demolombe, Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, Sarrut, n'osant pas admettre en droit la pluralité de domiciles pour les personnes morales, se rattachent à une autre idée, celle d'élection tacite de domicile (1) ; les sociétés, en ce qui concerne les actes passés par elles avec les tiers, doivent être considérées comme ayant élu domicile dans les succursales où ces actes ont été faits, et cette élection de domicile est attributive de juridiction. — On a enfin mis en avant une autre considération très voisine : les tribunaux, ont dit MM. Laurent, Bédarride, Thaller, Sarrut, dans le ressort desquels sont établies les gares succursales, sont compétemment saisis, du moment que, dans ces gares, les Compagnies sont représentées par des agents supérieurs ayant qualité pour défendre aux procès intentés contre elles. — Nous préférons, ajoute M. Albert Tissier (2) (auquel nous avons emprunté ce synthétique exposé et auquel nous renvoyons pour les références), nous placer à un autre point de vue... » Il faut laisser de côté la théorie du domicile et les articles 102 et suivants puisqu'il « n'est pas possible d'admettre, dans l'état actuel de la législation, l'idée d'une pluralité de domiciles et que d'autre part l'idée d'élection de domicile tacite est tout à fait arbitraire et inexacte, étant donnée l'intention certaine et constamment manifestée par les Compagnies d'attirer au siège social le plus grand nombre des procès qui les intéressent », « pour s'en tenir au seul texte de l'article 59 du Code de procédure civile. Les dispositions relatives au domicile n'ont pas été faites pour les sociétés..., la théorie du domicile n'a été faite que pour les personnes physiques. Aussi l'article 59 du Code de procédure civile, après avoir dit que les actions personnelles sont portées devant le tribunal du domicile ou de la résidence du défendeur, a-t-il ajouté une disposition spéciale pour les sociétés..., elles peuvent être assignées devant les tribunaux des lieux où elles sont établies. Il ne s'agit plus de domicile, de principal établissement ; le texte ne dit pas qu'il y ait pour les sociétés un seul

(1) En ce sens : Orléans, 7 août 1886, D. 87.2.107.

(2) Albert Tissier, dissertation au S. 99.2.257.

établissement ; on reste fidèle à la lettre même de la disposition légale, comme à la réalité des faits, en admettant que, si une société a plusieurs établissements, elle peut être assignée devant les tribunaux de ces établissements pour les litiges nés de leurs opérations respectives... L'article 59 du Code de procédure civile se place au même point de vue que l'ancien article 42 du Code de commerce et que l'article 59 de la loi du 24 juillet 1867, lesquels prévoient l'hypothèse où une société a plusieurs maisons, c'est-à-dire plusieurs établissements..., un grand nombre d'arrêts de cassation paraissent bien s'en tenir à notre interprétation simple de l'article 59 du Code de procédure », d'après laquelle une société peut être poursuivie partout où elle s'établira.

Mais toute gare sera-t-elle, dans l'un ou l'autre système, une véritable succursale, un établissement attributif de juridiction.

En jurisprudence, la négative ne fait pas de doute et les divers arrêts sont unanimes à poser en principe que les Compagnies ne peuvent être assignées que dans les gares qui, à raison de leur importance et de leur organisation, de l'étendue de leur périmètre, de l'activité de leur trafic commercial, du nombre des employés, de la nature de leurs fonctions et de l'autorité dont sont investis leurs principaux agents, des services qui y sont réunis, peuvent être considérées comme des succursales de leur établissement principal. De l'infinité des décisions d'espèce, il semble qu'on puisse conclure que les Cours et tribunaux s'accordent pour décider que la Compagnie ne peut être valablement assignée que dans les gares où elle entretient un agent chargé de la représenter au regard des tiers, non seulement pour les opérations du trafic commercial proprement dit, mais encore pour les faits qui peuvent engendrer un quasi-contrat ou un quasi-délit engageant sa responsabilité (1).

De bonne heure, la doctrine a été amenée à trouver arbitraires l'exigence de la jurisprudence et la distinction qu'elle formule entre gares succursales et gares qui ne le sont pas. Toute gare, objecte-t-on, a à sa tête un préposé qui est le chef de gare et qui a qualité pour représenter pleinement la Compagnie, il la lie par les contrats qu'il passe en son nom, autant que par les délits et quasi-délits qu'il peut commettre dans l'exercice de ses fonctions, par suite de l'inobservation des règlements prescrits à la Compagnie (2) ; il est apte à la dé-

(1) Voir, par exemple : Chambéry, 16 février 1891, et Bordeaux, 1^{er} juillet 1891, S. 92.2.130 ; Rouen, 14 février 1894, S. 95.2.216. — « Alors surtout que la Compagnie possède dans cette localité, soit parmi les officiers ministériels, soit parmi les juriconsultes, des représentants attitrés. » Pau, 26 novembre 1900, 2 arrêts, S. 1901.2.15.

(2) Voir l'explication qu'en donne M. Mazen, *op. cit.*, p. 161. — C'est par application de cette règle que le chef de gare d'Arleux (Nord) a été condamné pénalement à l'occasion de l'accident survenu en cette gare au « Dijonnais », le 27 septembre 1902, et que la Compagnie du Nord en a été déclarée civilement responsable.

fendre ; sauf de très rares exceptions, chaque gare a son autonomie propre, sous la direction du chef de gare qui centralise tous les services : comptabilité et mouvement. Juridiquement donc et indépendamment du trafic, de la quantité de voyageurs, de la multiplicité des agents, de la quotité du traitement, un chef de gare en vaut un autre ; il dirige un établissement distinct ; domicilié dans sa gare, il y représente la Compagnie et est son mandataire pour ses rapports avec le public. La Compagnie, conclut-on, — suivant la base donnée à la question de principe, — a un domicile dans toutes les gares de son réseau, y fait élection tacite de domicile, ou y a un établissement au sens de l'article 59 (1). On devrait donc pouvoir citer la Compagnie en la personne du préposé à cette gare, et les assignations devraient pouvoir être délivrées dans n'importe quelle gare.

Est-ce à dire que la victime pourrait à son gré choisir l'une quelconque des gares de la Compagnie pour appeler cette dernière devant le tribunal dans le ressort duquel la gare se trouve ? M. Louis Sarrau, admettant la multiplicité des domiciles, arrive naturellement, — ce semble du moins — à cette conclusion, et un jugement du tribunal civil de Villeneuve-sur-Lot, du 6 mars 1898, a été cassé par l'arrêt de la Cour d'Agen, du 29 juin 1898 en ce qu'il la consacrait (2).

(1) « Pour nous, dit M. Tissier, (note précitée,) toutes les gares, importantes ou non, sont des établissements ; juridiquement, au point de vue de leur trafic commercial, elles ont toutes le même caractère ; elles font des opérations de même ordre ; elles ont leur administration propre, leur comptabilité particulière ; les agents des Compagnies, d'un ordre plus ou moins élevé, y traitent de la même manière avec le public. Nous admettons donc que les litiges nés du trafic commercial, des opérations d'une gare quelconque, sont de la compétence du tribunal de l'arrondissement où cette gare est située. Peu importe qu'il s'agisse d'un litige né d'un contrat, d'un délit ou d'un quasi-délit... »

(2) D. 1900.2.99. — A la date du 6 mars 1898, le tribunal civil de Villeneuve-sur-Lot avait rendu le jugement suivant : « Attendu que la gare de Villeneuve-sur-Lot est pourvue de tout ce qui est nécessaire au point de vue du matériel et du personnel, au trafic des marchandises et au transport des voyageurs ; qu'elle est dirigée par un employé ayant le titre de chef de gare, et qui a sous ses ordres un personnel composé de plusieurs agents, commis ou hommes d'équipe ; que la ville desservie par cette gare est le centre actif d'une région de riche culture, entretenant un commerce et une industrie très importants, et que la Compagnie peut avoir des intérêts considérables à y débattre ; — Attendu que la Compagnie a accrédité dans cette ville un avocat et un officier ministériel ayant mission de la représenter et de la défendre devant le tribunal de commerce de Villeneuve-sur-Lot ; qu'elle a par cela même et volontairement érigé la gare de cette ville en succursale constituant un domicile indépendant du siège social et où les assignations et significations peuvent être valablement reçues, les transactions et règlements valablement conclus et exécutés ; — Attendu dès lors qu'on ne comprendrait pas pour quelle raison la Compagnie se refuserait à reconnaître la compétence du tribunal civil pour toutes autres affaires que les affaires commerciales, spécialement pour tout ce qui se rattache aux mesures intéressant la sécurité des voyageurs et la protection de son personnel ; qu'une telle distinction est purement arbitraire, qu'elle serait de plus inique

Remarquons que, même dans la théorie du domicile, cette solution n'est pas licite, car elle supposerait que toute gare ou toute gare principale est un véritable domicile commercial de la Compagnie :

« Attendu que le domicile commercial d'une Compagnie, répond le tribunal de commerce de Bordeaux, le 2 février 1903 (1), est incontestablement sur son réseau ; mais un point quelconque du réseau, serait-il le plus important, peut-il à lui seul constituer le principal établissement ?

Attendu que cette qualification, pour l'exploitation d'une industrie, doit s'entendre pour l'établissement qui, même isolé, peut vivre indépendamment de tous les autres établissements de second ordre ; qu'il ne pourrait en être ainsi pour une gare quelconque.. enserrée dans ses propres limites et qu'il est vrai de dire que ce qui constitue légalement le principal établissement d'une Compagnie de chemins de fer, ce sont les gares et les voies ferrées, c'est le réseau tout entier ; qu'en effet aucune partie de ce réseau ne peut se suffire et fonctionner toute seule parce que les gares sont tributaires les unes des autres... » Si donc la succursale peut être assimilée au siège social, c'est seulement pour les faits juridiques qui y prennent naissance.

Il faut, pour qu'on puisse assigner la Compagnie dans le ressort de telle gare donnée, que l'action ait sa cause dans une des opérations de cette gare, que le fait juridique générateur du litige et de l'action intentée se soit accompli dans son rayon, dans les limites de son périmètre, ou du moins se rattache par une relation directe aux opérations qui rentrent dans son service, au point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance (2) ; si le recours est contractuel,

et abusive en ce qu'elle imposerait aux citoyens qui l'assignent, et particulièrement à ses employés les plus humbles, l'obligation de l'appeler en toute circonstance, non pas même devant le tribunal d'une succursale reconnue telle par la Compagnie et désignée à cet effet parmi les gares les plus voisines de son réseau, mais uniquement devant le tribunal de la Seine, ce qui serait leur rendre excessivement onéreux, et par conséquent impossible, l'exercice des actions qu'ils croient avoir le droit de former contre elle et leur interdire l'accès de la justice ; que l'ordre des juridictions ne peut dépendre de la volonté d'une Compagnie de transport, sous prétexte que son siège social est à Paris ; — Attendu en conséquence que la gare de Villeneuve, étant par le fait de la Compagnie et par la force des choses une véritable succursale, constitue pour elle et pour ses adversaires éventuels un domicile au sens des articles 59 et 69 du Code de procédure civile interprétés par la jurisprudence ; — d'où il suit que la Compagnie d'Orléans peut être régulièrement assignée devant le tribunal civil de l'arrondissement où se trouve le siège de la succursale, lorsqu'il s'agit d'une action en responsabilité exercée contre elle par un de ses employés à raison d'un accident dont il aurait été victime en temps de service. » — Voir encore, sur le principe qu'il faut une certaine relation entre l'objet du litige et la gare à laquelle on assigne la Compagnie : Cass., 27 juin 1899, D. 1900. 1.227.

(1) Trib. com. Bordeaux, 2 février 1903, D. 1904.2.267.

(2) En ce sens, que « le fait doit se rattacher directement et étroitement au service de la gare » : Cass., 28 novembre 1867 ; 2 juillet 1872 ; 3 février 1885... Voir Picard,

on pourra s'adresser au tribunal de l'arrondissement dans lequel se trouve la gare où a été pris le billet (nous arrivons ainsi au civil à la solution que donnait l'article 420 du Code de procédure civile pour les instances commerciales) ; que le recours soit contractuel ou délictuel, il faudra toujours y ajouter le tribunal du lieu de l'accident (1).

Cela est vrai toujours pour ceux qui reconnaissent la validité de l'assignation faite dans n'importe quelle gare ; et s'applique sans difficulté dans le système de la jurisprudence, quand le lieu du contrat ou de l'accident est une gare principale. C'est alors le chef de gare, en sa qualité de représentant local de la Compagnie, qui doit être assigné.

Mais, dans le système de M. Tissier, « il reste des litiges qui, nés en dehors des opérations du siège social, ne se rattachent ni au fonctionnement ni à l'exploitation d'aucune gare, petite ou grande », tels que ceux provenant d'accidents survenus en pleine voie ; et dans le système de la jurisprudence, il reste au surplus les litiges nés des opérations de toutes les gares non succursales. Faut-il en réserver la compétence au tribunal du siège social ?

« Nous ne le pensons pas, répond M. Tissier. Les gares ne sont pas les seuls établissements des Compagnies des chemins de fer. Les gares sont faites pour le trafic commercial des différentes localités où elles sont établies. Mais il y a, en outre, des centres régionaux où sont établis des services pour l'administration des intérêts, des affaires de la Compagnie ; il y a des villes où sont centralisés, pour une région, les services de direction, de surveillance, quant au personnel, quant au matériel, quant à l'exploitation ; la notion d'établissement n'est pas unique et immuable ; une société peut avoir des établissements de caractères différents, avec des attributions diverses, des fonctionnements variables. L'article 59 du Code de procédure civile, en disposant que les Compagnies seront assignées au lieu où elles sont établies, ne permet-il pas de porter devant les tribunaux siégeant dans les lieux où sont ces centres de direction les procès qui se rattachent aux opérations qui y sont faites, à l'administration qui s'y exerce ? Cette solution nous semble juridique. »

Traité des chemins de fer, t. III, p. 500 ; Cass., 15 décembre 1869, S. 70.1.111 ; 30 juin 1891 et 15 avril 1893, D. 94.1.539 ; 27 juin 1899, D. 1900.1.227 ; Orléans, 7 août 1886, D. 87.2.107 ; Besançon, 8 février 1888, D. 88.2.211 ; Orléans, 21 février 1889, D. 90.2.164 ; Chambéry, 14 février 1892, D. 93.2.382 ; Rennes, 22 janvier 1893, D. 94.2.327 ; Angers, 13 janvier 1894, D. 94.2.200 ; Lyon, 4 novembre 1896, *Revue de procédure*, 1897, p. 68 ; Trib. civ. Tours, 2 décembre 1902, *Gaz. Trib.*, 28 mars 1903. — « Si la relation avec l'accident n'est qu'éloignée, si cette gare succursale ne pouvait ni le prévenir ni l'empêcher, elle ne serait pas attributive de juridiction » : Caen, 4 novembre 1897, D. 1900.2.99.

(1) Nous expliquerons plus loin comment le chef-lieu d'exploitation dans lequel s'est produit l'accident, provoquant l'inexécution du contrat, s'immisce de cette façon dans le contrat, et par son intervention occasionne le litige.

Pour tous accidents qui se produisent hors des gares, d'après M. Tissier ; pour tous accidents qui ont leur origine hors du périmètre des gares succursales, d'après la jurisprudence, qu'ils aient eu lieu dans (1) ou hors des gares subordonnées, il faut rechercher quel est le chef-lieu d'exploitation d'où dépend l'endroit où l'acte juridique, base du recours, s'est déroulé. Là se trouvent des représentants ou des agents d'un rang élevé, investis du droit de centraliser toutes les opérations qui intéressent une partie déterminée du réseau et d'un devoir de surveillance, d'inspection et de contrôle sur cette ligne ou section de ligne. Tout ce qui se passe dans ce rayon peut donc être rattaché à la succursale, aux divers services d'exploitation, d'administration et de surveillance qui y sont centralisés, et qui devaient assurer le bon état de fonctionnement et d'entretien des machines, la vigilance des agents, l'entière solidité et les conditions régulières de construction et d'entretien de la voie, de manière à prévenir les accidents possibles ; la plupart des accidents pourront être attribués au défaut de surveillance ou à l'impéritie de ces services (2).

On a parfois refusé de considérer comme centres de juridiction les gares où la Compagnie aurait établi ses services administratifs, auxquelles s'adjoint une inspection principale, pourvues d'un agent local chargé d'un service technique de direction et de surveillance dans une circonscription s'étendant en dehors du périmètre de la gare où il est établi. On prétextait qu'une pierre de touche si indépendante des gares elles-mêmes, d'ordre si intérieur à la Compagnie, si peu tangible pour le voyageur et qui n'intéresse pas plus le public que le placement d'un dépôt de machines ou d'un atelier quelconque, devait être rejetée (3). Mais on la remplaçait par une notion de succursale commer-

(1) Bordeaux, 1^{er} juillet 1891. — Conf. Cass., 15 avril 1893, qui attribue compétence à la gare d'Angoulême pour connaître d'un accident arrivé à la gare de Vars, par suite de la chute d'un hangar, par ce motif que la surveillance des bâtiments de la gare de Vars incombait à des agents résidant à Angoulême (D. 94.1.539).

(2) Il semble bien que des deux systèmes découle une différence pratique quant à la personne qui doit être assignée : la jurisprudence ne tenant compte de l'existence des services administratifs que pour la détermination de la catégorie dans laquelle sera classée la gare, l'assignation doit toujours être lancée contre le chef de gare, en ses bureaux (Lyon, 3 janvier 1900, D. 1901.2.264) ; tandis que dans le système de M. Tissier, l'assignation devra être délivrée à l'agent dans les attributions duquel rentrait la direction de la partie du service, l'entretien ou la vérification de la chose qui a causé l'accident : d'après la nature des faits ou des opérations qui donnent lieu au litige, ce sera un chef de section, un inspecteur principal, l'ingénieur en chef directeur des services techniques du contrôle et de la surveillance.

(3) Cass., 3 février 1885, *Bull. ann.*, 1885, p. 53 ; Orléans, 7 août 1886, D. 87.2.107 ; Lyon, 4 novembre 1896, D. 97.2.327. — Partant de ce principe que le caractère de succursales attributives de juridiction, n'appartient qu'aux gares principales et non aux chefs-lieux d'inspection ou de section d'exploitation, (le service de l'inspection principale étant d'ordre purement intérieur, et ne comportant pas, comme

ciale beaucoup plus vague, plus imprécise et plus arbitraire encore : quand faudrait-il dire que le trafic d'une gare est assez important pour en faire une succursale ?

M. Tissier repousse d'ailleurs l'objection : « Les centres administratifs établis par la Compagnie, dit-il, sont en rapport avec le public pour les affaires qui rentrent dans leurs attributions ; leur surveillance s'exerce sur la partie du réseau qui leur a été affectée, et la responsabilité des agents qui les dirigent peut être encourue à l'égard des particuliers. Ce sont bien des succursales de la société, non pour le trafic commercial proprement dit qui se fait dans les gares, mais pour l'administration générale des affaires de la société. »

En somme, on respecte ici encore la même règle en n'admettant l'existence de l'attribution de juridiction que l'on reconnaît à la succursale, qu'à l'égard des faits relatifs aux opérations de cette succursale et en ne la sanctionnant qu'autant que le fait générateur de l'obligation s'est produit dans le périmètre de ses attributions (1), limité par la région dans laquelle ses agents ont une surveillance à exercer. Il faut toujours que le fait qui a donné lieu à l'action puisse se rattacher par un certain lien à la succursale du lieu où ladite action est portée. Il faut qu'il y ait une relation entre le fait et le fonctionnement de la gare afin que, par une véritable fiction, le fait puisse être considéré comme accompli par la gare succursale.

Une difficulté nouvelle se fait jour, lorsqu'on constate que les circonscriptions administratives des chemins de fer n'ont pas la même étendue que les circonscriptions judiciaires des tribunaux d'arrondis-

celui des gares, les diverses opérations qui mettent les Compagnies en rapport avec le public), la Cour de Lyon refuse au demandeur le droit d'assigner la Compagnie devant le tribunal du chef lieu d'inspection ou de section d'exploitation, sous le prétexte que la gare où s'est passé le fait donnant lieu au litige dépendrait de ce chef-lieu. Et la note sous cet arrêt, au D., approuvant cette décision, accentue encore l'indépendance respective des gares et des bureaux d'une section d'exploitation qui peuvent y être juxtaposés. — *Contrà* : Orléans, 19 mars 1886, D. 87.2.107.

(1) Caen, 4 novembre 1897 ; Rouen, 9 avril 1898 ; Agen, 29 juin 1898 et 14 décembre 1898 ; Orléans, 16 mars 1899, D. 1900.2.99, d'où il résulte que quand le fait générateur de l'obligation s'est produit en dehors de la gare succursale, il faut pour la compétence du tribunal, que ce fait se rattache aux opérations commerciales de cette gare ou, s'il s'agit d'un délit ou d'un quasi-délit, aux obligations de surveillance qui incombent à ces agents. — Trib. com. Bordeaux, 2 février 1903, D. 04.2.267 ; en dehors de l'article 420 du Code de procédure civile, « le tribunal de commerce de Bordeaux n'est compétent que pour les obligations contractées dans les gares situées dans son ressort ». — Rouen, 22 janvier 1902, *La Loi*, 17 mars 1902 ; Angers, 13 janvier 1894, D. 94.2.200 ; Rouen, 14 février 1894, S. 95.2.216 ; Pau, 2 juillet 1894, S. 94.2.265, note ; Paris, 15 décembre 1896, S. 97.2.279 ; Cass., 3 février 1885, S. 85.1.269 ; Rennes, 22 janvier 1893, D. 94.2.327 ; Chambéry, 14 février 1892, D. 93.2.382 ; Lyon, 4 novembre 1896, D. 97.2.327 et de nombreux arrêts cités en note ; Orléans, 21 février 1889, D. 90.2.164 ; Besançon, 8 février 1888, D. 88.2.211 ; Cass., 15 avril 1893, D. 4.1.539 ; Orléans, 7 août 1886, D. 87.2.107.

sement : la compétence du tribunal de la gare où siège l'inspection régionale peut-elle s'étendre à des faits passés en dehors du ressort judiciaire du tribunal ? Oui, répond M. Tissier, pourvu que ces faits « concernent le service, les opérations de cette direction ou inspection ». Quelques arrêts (1) partagent cette manière de voir, qui nous semble très rationnelle puisque c'est le siège administratif, responsable du fait où s'est commise la faute génératrice des autres, qui détermine la compétence, et très équitable puisque l'opinion contraire conduirait, par une injustifiable inégalité, à forcer le plaignant à porter son action au siège social toutes les fois que le lieu de l'accident ou la gare du contrat se trouvent dans une circonscription judiciaire autre que la succursale dont il dépend. Une importante jurisprudence cependant (et bon nombre d'auteurs l'ont approuvée) (2), partant de ce principe que les règlements d'administration intérieure des Compagnies ne pouvaient rien changer aux principes de l'organisation judiciaire, repousse comme illégitime cette attribution de compétence. « Quand l'accident s'est produit en dehors de l'arrondissement de la gare succursale, dit la Cour d'Orléans le 7 août 1886 (3) (se jugeant à cinq mois d'intervalle), la succursale n'est plus le centre des opérations donnant lieu au litige, la Compagnie ne peut pas être assignée devant le tribunal dans le ressort duquel elle est située. » Pour éviter de forcer le plaideur à assigner la Compagnie à Paris, certaines décisions de jurisprudence en sont arrivées à appliquer en notre matière des quasi-délits, la règle appliquée en matière de délit pénal, et d'après laquelle le tribunal compétent serait celui du lieu où l'accident s'est produit, sans qu'il faille tenir compte de la circonscription administrative à laquelle appartient ce lieu, ni rechercher la gare de laquelle il dépend, mais en se préoccupant uniquement de la circonscription judiciaire, de l'arrondissement dans lequel il se trouve (4).

(1) Orléans, 19 mars 1886, D. 87.2.107. — Le tribunal civil de Tours, 2 décembre 1902 (*Gaz. Trib.*, 28 mars 1903), attribue compétence au tribunal d'une gare succursale pour un litige résultant d'un accident survenu dans le périmètre soumis à la surveillance de cette gare succursale, quoique en un lieu situé en dehors de son ressort judiciaire.

(2) Mazen, *op. cit.*, p. 165 ; Wasselin, *op. cit.*, p. 155.

(3) Orléans, 7 août 1886, D. 87.1.107 ; Aix, 8 juin 1887, *La Loi*, 10 août 1887 ; Bordeaux, 1^{er} juillet 1891, S. 92.2.130 ; Rennes, 8 juin 1897, D. 1900.1.227 ; Cass., 27 juin 1899, D. 1900.1.227. — Le dernier arrêt enfin, que nous avons trouvé sur la matière, émanant de la Cour de Bordeaux le 18 janvier 1904 (D. 1904.2.268), dit formellement : « Attendu que... les faits invoqués par l'appelant s'étant produits dans un autre arrondissement, le tribunal de commerce de Bordeaux ne pouvait en connaître *ratione loci*. »

(4) Trib. civ. Troyes, 24 avril 1883, *Bull. ann.*, 1885, p. 219 : « Il faut que le fait qui donne lieu à l'action se rattache plus ou moins directement à la dite gare, ou se soit produit dans son arrondissement. » C'est encore ce que semble admettre l'arrêt de cassation du 27 juin 1899 (D. 1900.1.227). — *Contrà* : Rouen, 9 avril 1898 ;

L'assignation devrait être portée à la gare du chef-lieu d'arrondissement siège de l'accident, et cette solution est, ajoute-t-on, au point de vue de l'administration de la preuve des faits, la solution préférable pour la victime. Mais cette particularité géographique, la situation dans un même arrondissement judiciaire du lieu de l'accident et de la gare du chef-lieu de cet arrondissement n'établit entre eux aucun lien juridique, et rien ne permet de rattacher cet accident à cette gare (1). Il n'est d'ailleurs presque pas besoin de répondre à l'argument tiré de la prétendue atteinte à l'organisation judiciaire et qui se réfute de lui-même.

En résumé, les hésitations de la jurisprudence sur la détermination des caractères distinctifs des gares succursales se doublent de difficultés plus grandes encore sur le point de savoir quelle gare, parmi celles-ci, sera spécialement compétente (2). Des principes qu'elle admet généralement, il semble cependant résulter qu'en dehors de la sphère d'application de l'article 420 du Code de commerce :

1° Le voyageur peut toujours actionner la Compagnie devant le tribunal civil du siège social, domicile légal de la Compagnie ;

2° Lorsque le recours a un caractère délictuel, il peut, en outre, appeler la Compagnie devant le tribunal civil de la gare succursale dans le périmètre de surveillance de laquelle s'est produit l'accident, que ce soit dans une gare secondaire ou en rase campagne, et sauf discussion pour le cas où ce point du réseau serait situé hors de la circonscription judiciaire de la succursale ;

3° Lorsque le recours a un caractère contractuel sans être commercial, il aurait le choix entre : a) la gare succursale où le billet a été pris, ou du contrôle de laquelle relève la gare secondaire où le contrat de transport a été conclu (3) ; b) comme pour le recours délictuel, la gare

« La compétence d'un tribunal civil ne peut pas être établie par le seul fait que le lieu de l'accident se trouve dans le ressort de ce tribunal » (D. 1900.2.100). « Cette circonstance, ajoute cependant la Cour de Rouen, est pourtant importante à retenir quand il s'agit d'une responsabilité délictueuse, mais elle est décisive quand elle se joint à cette autre considération que le fait générateur de la responsabilité de la Compagnie s'est produit dans le périmètre de la gare succursale et était relatif aux opérations de ses agents. »

(1) Cass., 3 février 1885, D. 86.1.304.

(2) Toute cette jurisprudence a été rapportée et analysée en détail dans une longue dissertation au *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, 1899.2, p. 170 et suiv. — Voir aussi, depuis : Lyon, 3 janvier 1900, *Bull. ann.*, 1900.2.74 ; Rouen, 22 janvier 1902, *Bull. ann.*, 1902.2.56 ; Paris, 30 janvier 1904, *Bull. ann.*, 1904.2.175.

(3) Cette différence entre le cas où le voyageur base son recours sur la violation d'un contrat, et peut, dès lors, actionner la Compagnie à la gare où il a pris son billet et où le contrat s'est formé, alors même que l'accident s'est produit hors du ressort de ce tribunal, et le cas où le recours est fondé sur un quasi-délit de l'article 1382 et où par suite le plaignant ne jouit plus de ce bénéfice, a été très bien marquée par la Cour de Paris. Le tribunal civil de Reims, où les billets avaient

succursale ayant pouvoir sur le lieu de l'accident : cette gare s'est en effet immiscée dans le contrat de transport, et par son intervention (toute passive bien souvent) a occasionné le litige ; elle est dès lors l'auteur du fait litigieux, la cause du recours contractuel et, par suite, l'assigna-

été pris, s'était déclaré compétent dans les deux cas. Son jugement du 23 août 1877, rendu dans la seconde hypothèse, fut cassé par arrêt de la Cour de Paris du 6 juillet 1878 : celui du 1^{er} février 1878, rendu dans la première, fut confirmé par arrêt de la même Cour du 17 mai 1879 où nous lisons : « Considérant que la Compagnie de l'Est a, à Reims, une succursale des plus considérables, qu'elle y est représentée par un personnel d'employés du premier ordre ; qu'elle y peut être ajournée en matière d'action personnelle pour tous les contrats et quasi-contrats par elle contractés ; qu'il s'agit au procès de l'inexécution fautive et quasi-délictueuse d'un contrat de transport de voyageur convenu à Reims et dont l'exécution a commencé à Reims entre les parties » (Remarquons, en passant que ce considérant reflète déjà une donnée chère aux partisans de l'unité de la responsabilité : « l'inexécution d'un contrat est un quasi-délit », mais il n'en tire pas de conséquences).

M. Féraud-Giraud, qui nous les rapporte (*op. cit.*, t. III, n° 428), critique la seconde de ces décisions, non pour une question de principe, mais pour des raisons spéciales à l'espèce, pour une mauvaise application des principes. Il s'agissait d'une veuve ; tribunal et Cour admettaient qu'étrangère au contrat, elle intentait personnellement une action fondée sur l'article 1382 et pour un fait étranger au contrat ; M. Féraud-Giraud prétend que la veuve intente encore l'action du contrat. « Si la Compagnie qui blesse le voyageur qu'elle s'est engagée à transporter sain et sauf était obligée dans les circonstances que nous venons de rappeler de plaider devant le tribunal de Reims pour débattre les circonstances de cette blessure, pourquoi en serait-il autrement si elle le tue et que sa veuve est investie de son action en dommages-intérêts, alors que le contrat de transport a été lié dans les mêmes conditions... Dans les deux cas, selon nous, le fait se rattache au même degré au contrat et de ce que cette inexécution ou cette exécution fautive ou quasi-délictueuse n'est pas relevée par celui qui y a pris part, ce n'en reste pas moins la base de l'action, intentée par les demandeurs. Aussi je serais disposé à croire que le tribunal de Reims était compétent dans les deux cas, et généralement nous avons vu lorsque de pareils accidents se sont produits, toutes les actions en résultant se débattre sans distinction, devant les mêmes tribunaux, sans que les demandeurs qui réclamaient des indemnités pour le préjudice souffert par la perte d'un père, d'un fils, d'un époux, etc., eussent suivant les cas à porter leur action devant le tribunal du siège central des Compagnies, ou du lieu où l'accident s'était produit. » — Pour nous, qui avons reconnu à l'héritier d'une victime le choix entre l'action contractuelle de son auteur et une action délictuelle à elle personnelle, la question de savoir laquelle de ces deux actions a intenté la victime reste une question de fait. — La Cour d'Aix a admis le 8 juin 1887 (*La Loi*, 10 août 1887) que la veuve et l'enfant pouvaient aussi bien que le voyageur lui-même assigner la Compagnie au lieu où le billet avait été délivré. — Voir, au surplus : Orléans, 19 mars 1886, S. 87.2.244 : « L'accident se rattache suffisamment à une opération de la gare succursale quand c'est dans cette gare que le contrat de transport s'est formé. Il importe peu qu'il soit survenu dans un autre arrondissement, ou même dans la circonscription administrative d'une autre gare succursale, siège d'une inspection principale. » — Voir encore deux arrêts : Pau, 26 novembre 1900, S. 1901.2.15, qui, contestant aux représentants de la victime que leur action se base sur l'inexécution du contrat de transport, déclarent l'incompétence de la gare, succursale de celle où s'est formé le contrat, par ce seul motif que l'action se fonde sur un quasi-délit. De même : Trib. Nice, 12 décembre 1886, *La Loi*, 28 janvier 1887.

tion peut y être lancée ; c) d'après certains arrêts, la gare succursale d'arrivée ou dans la circonscription de laquelle se trouve le point terminus du voyage, qui est le lieu où la Compagnie devait définitivement se libérer de son obligation de transport (1).

Reconnaissant que la jurisprudence donne ainsi une interprétation large, pratique et équitable de l'article 59 du Code de procédure, d'après lequel les actions personnelles intentées contre une société doivent être portées devant le juge du lieu où elle est établie, M. Tissier pense « qu'elle n'a pas encore donné à la règle par elle admise tout son développement et n'en a pas déterminé la portée d'une façon définitive » ;... et c'est pour rendre les solutions directrices plus précises, pour mieux éclairer les plaideurs parfois embarrassés dans la détermination du tribunal compétent, pour élargir la compétence au profit des personnes qui ont à lutter contre les Compagnies, en multipliant les facilités qui leur sont données de porter leur demande devant un tribunal voisin de leur domicile, qu'il propose le système dont nous venons d'analyser les éléments et dans lequel « il donne à la règle bien établie par la jurisprudence toute sa portée rationnelle d'application ».

Il considère « que les Compagnies ont deux sortes d'établissements attributifs de compétence pour les actions dirigées contre elles. D'une part, tout litige ayant son origine dans les opérations d'une gare quelconque peut être porté au tribunal dans le ressort duquel cette gare est située. D'autre part, chaque chef-lieu de circonscription régionale où sont centralisés les services d'une région, est aussi un établissement, et les litiges qui se rattachent à son fonctionnement, à ses opérations, peuvent être portés au tribunal siégeant au lieu où il est placé. »

On aperçoit, sans qu'il soit besoin d'y insister, les avantages de ce système, dans lequel d'ailleurs la même distinction devrait être faite, *mutatis mutandis*, entre le recours contractuel et le recours délictuel.

On ne peut qu'encourager sur ce point toute tendance décentralisatrice, puisqu'il y a grand intérêt pour les victimes à voir se multiplier et se rapprocher d'elles les endroits où elles pourront poursuivre les Compagnies, et cela, sans inconvénient pour ces dernières, qui ont dans tous les centres de leur exploitation, un personnel apte à les représenter et à les défendre. Le système de M. Tissier répond à ce vœu, et a de plus l'avantage d'être très simple et strictement juridique (2).

(1) Cass., 15 décembre 1869, S. 70.1.111 : « L'assignation est valablement remise au chef de gare établi dans la localité qui était le terme du voyage, si la Compagnie a, dans cette localité, un centre d'opérations important qui constitue une succursale, et le juge de ce lieu est compétent. »

(2) Nous avons dit que certaines Compagnies de chemins de fer avaient établi en certaines gares un service d'omnibus pour transporter les voyageurs de l'intérieur de ces villes à la station. « Si ce transport se fait moyennant un prix spécial, indépendant de celui des places sur le chemin de fer, il constitue, dit le Conseil d'Etat, 20 décembre 1855 (S. 56.2.447), une entreprise et une industrie distincte de

2. — *Le voiturier actionné est une Compagnie de navigation maritime.*

Les discussions ont été aussi embrouillées et les opinions aussi contradictoires en cette matière qu'en la précédente.

La plupart des grandes Compagnies de navigation, celles au moins qui ont un service régulier de paquebots pour l'étranger, ont également leur siège social à Paris.

Toutes actions en indemnité pour dommages survenus à bord (l'article 420 C. com. étant réservé) devraient donc être de la compétence exclusive du tribunal de ce siège social, et, rigoureusement, tout autre tribunal se déclarerait à bon droit incompétent. La Cour de cassation et, avec elle, quelques Cours d'appel et tribunaux avaient reconnu, conformément à ces principes, la compétence exclusive du tribunal du domicile de l'armateur actionné (1).

Ici encore, cette solution avait des inconvénients pratiques si grands que, généralement, les tribunaux cherchaient à s'y soustraire et à reconnaître la compétence concurrente d'autres tribunaux : certains avaient proposé d'ajouter au tribunal du siège social, celui du port d'attache ou des centres importants d'affaires, des ports de relâche habituels.

La jurisprudence avait tour à tour reconnu au cas d'abordage compétence au tribunal le plus voisin du lieu du sinistre (2), au tribunal du lieu où l'abordage s'est produit (3), au tribunal du lieu où le navire du défendeur avait pu être arrêté ou port de refuge (4), au tribunal du lieu où le contrat avait été formé (5). Et pour justifier cette jurisprudence, M. Arthur Desjardins (6) se prévaut de l'article 420 du Code de procédure civile. Mais M. Lyon-Caen (7) lui objecte que s'il est vrai que

l'exploitation de la voie ferrée. » Il en résulte que toute difficulté de compétence disparaît et que la Compagnie peut sans contredit être assignée au tribunal de l'arrondissement dans lequel se trouve la ville desservie.

(1) Cass., 3 août 1892, S. 95.1.389 : « L'action en responsabilité à raison d'un abordage, dirigée contre le capitaine du navire abordeur et contre l'armateur, comme civilement responsable de son préposé est une action purement personnelle qui doit être portée devant le tribunal du domicile des défendeurs. » — Trib. com. Paimbeuf, *Rev. intern. dr. marit.*, p. 785 ; Rouen, 24 mars 1896, *Le Droit*, 9 septembre 1896.

(2) Aix, 23 mai 1868, S. 69.2.215.

(3) Trib. com. Havre, 6 mars 1894, *Rev. intern. dr. marit.*, 1894-95, p. 241.

(4) Caen, 1^{er} novembre 1848, S. 49.2.38.

(5) Aix, 24 juin 1896, *Rev. intern. dr. marit.*, 1896-97, p. 25, qui se reconnaît compétent à l'occasion d'un accident arrivé en Manche, sur la ligne de navigation de Dieppe à Newhaven, parce que le passager avait pris son billet en gare de Marseille.

(6) Arthur Desjardins, *op. cit.*, t. V, n° 1117, p. 102.

(7) Lyon-Caen, *Revue critique*, 1895, p. 353 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. VI, p. 158, note.

l'article 420 doit être appliqué à toutes les obligations commerciales contractuelles, le mot « promesse » employé comme synonyme de contrat, met un obstacle insurmontable à ce qu'on l'étende aux obligations commerciales nées de délits ou de quasi-délits. Or, dit-il, l'abordage est un délit ou un quasi-délit n'impliquant pas une promesse et donc ce texte ne saurait servir de base à la solution. La réponse ne nous paraît pas péremptoire, car ce délit peut fort bien constituer en même temps la violation d'un contrat en ce qu'il est dommageable à l'intégrité physique du voyageur, et donner ainsi ouverture à un recours contractuel.

On avait invoqué aussi les articles 414 et 415 du Code de commerce, spéciaux aux avaries communes, pour attribuer compétence au tribunal du port de destination du navire abordé ou du navire abordeur.

La loi du 14 décembre 1897 (art. 1^{er}), dont les dispositions forment le dernier alinéa de l'article 407 du Code de commerce, est venue mettre fin à ces incertitudes dans la grande majorité des cas, laissant à la victime d'un abordage option entre plusieurs tribunaux: « En cas d'abordage, dit ce texte, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié. — Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française (1), l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite. »

La première partie du nouvel article 407 s'applique, alors même que l'abordage est survenu en dehors des eaux territoriales françaises et entre navires étrangers. Car ce texte, en donnant compétence au tribunal du lieu de refuge, édicte une règle de compétence territoriale, analogue à celle contenue dans l'article 420 du Code de procédure civile, et qui oblige ce tribunal à connaître des actions nées d'un abordage, quel que soit le lieu de l'abordage et la nationalité des parties en cause (2).

On ne saurait étendre par voie d'analogie aux collisions survenues dans un canal les règles spéciales et exceptionnelles de compétence suivies en matière d'abordage maritime; aucune disposition particulière ne visant l'action résultant d'une collision entre deux bateaux en

(1) Quoique ces eaux ne soient pas une portion du territoire national, il est admis que les faits qui s'y passent relèvent de la juridiction du pays dont elles bordent les côtes. La mer territoriale (partie de la mer que l'artillerie des côtes peut efficacement protéger et défendre) s'étend à 3 milles marins ou une lieue marine, à partir de la laisse de basse mer, soit 5.556 mètres: Loi du 1^{er} mars 1888, relative à la pêche sur les côtes de France et d'Algérie.

(2) Rennes, 18 janvier 1902, *Le Droit*, 7 mars 1902; Trib. com. Havre, 26 mars 1902, *Rec. Havre*, 1902.1.85.

rivière, cette action rentre nécessairement dans la compétence ordinaire et doit être portée au tribunal du domicile du défendeur (1). Ici d'ailleurs, les entreprises de transport de voyageurs n'ont pas un tel parcours que cette compétence exclusive puisse forcer les victimes à porter leurs actions devant un tribunal lointain et par suite peu à même d'apprécier les faits incriminés.

Cet inconvénient subsisterait dans toute son ampleur pour les accidents maritimes autres que les abordages : naufrages dus au mauvais état du bâtiment ou à la furie des flots ; ou encore accidents survenus à bord, chutes d'objets atteignant le passager, chutes du passager lui-même, sauf les atténuations que pourraient admettre les tribunaux.

3. — *Les parties ont attribué compétence à un tribunal autre que celui de qui relèverait la connaissance de ce litige, par application des règles que nous venons d'élucider.*

Tandis que l'incompétence *ratione materiæ* tient à l'organisation judiciaire et est d'ordre public, l'incompétence *ratione personæ* ne repose que sur des motifs d'intérêt privé ; elle a pour seul but d'empêcher que le défendeur ne soit distrait du juge dont la proximité lui rend l'accès plus facile et moins dispendieux ; les principes qui la régissent sont donc d'ordre purement privé, et il peut y être dérogé expressément ou tacitement par l'accord des parties.

Il en résulte d'abord que le voiturier auquel compète l'exception d'incompétence est libre d'y renoncer en s'abstenant ou en négligeant de le soulever *in limine litis*, et alors, les tribunaux ne le suppléant pas d'office, la procédure suivra son cours.

Il en résulte encore que les parties, dans l'intérêt desquelles a été établie la compétence relative, ont le droit de convenir par avance que les contestations auxquelles le contrat de transport donnera naissance seront toutes déferées à tel tribunal de leur choix, pourvu que ce tribunal soit compétent pour en connaître *ratione materiæ* (2). Maintes fois, la

(1) Amiens, 17 décembre 1898, D. 1900.2.176.

(2) La Cour de Toulouse a même décidé, à la date du 11 janvier 1892 (D. 92.2.110), que les parties pouvaient, par convention, intervertir l'ordre des juridictions, en tant du moins qu'il ne s'agit que de renoncer d'avance à la juridiction commerciale au profit de la juridiction civile. Cette décision est la conséquence d'une jurisprudence solidement établie qui, s'inspirant de ce que les tribunaux de première instance sont investis de la plénitude de juridiction, en concluait que les parties, assignées devant ces tribunaux à propos d'actes ou de faits commerciaux, dont la nature exigerait qu'ils soient soumis au tribunal de commerce, pouvaient accepter la juridiction des tribunaux civils. — Voir notamment : Req. 17 juin 1884, D. 84.1.416.

Cette exception, que la jurisprudence base sur des considérations spéciales n'entache pas le principe que nous avons posé au texte. Les auteurs d'ailleurs se refusent généralement à suivre les tribunaux dans cette voie et admettent que l'incompétence des tribunaux ordinaires pour connaître d'un procès commercial étant matérielle et par suite absolue : le renvoi devant la juridiction consulaire est

jurisprudence a été appelée à proclamer la pleine validité de clauses du contrat de transport attributives de juridiction à un tribunal autre que celui qui aurait été compétent, d'après les principes généraux du droit (1).

APPENDICE

Le voiturier à poursuivre est étranger.

Un voyageur français peut avoir à actionner en indemnité un voiturier d'une autre nationalité ou même un Etat étranger.

1. — Le voiturier étranger responsable est-il une personne civile ou morale autre que l'Etat, l'article 14 du Code civil trouvera son application. « L'étranger, même non résidant en France, pourra être cité devant les tribunaux français, pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français. » On s'accorde à appliquer le mot

nécessaire et à défaut par la partie de le demander, il doit être prononcé d'office par le juge ; *a fortiori*, toute renonciation anticipée à la juridiction commerciale au profit de la juridiction civile serait nulle. — Voir Bonfils, *Traité d'organisation judiciaire, de compétence et de procédure*, nos 533 et suiv.

(1) Alger, 12 décembre 1892, D. 93.2.239 : Si un connaissance créé à Marseille porte que « toutes contestations auxquelles son exécution peut donner lieu entre toutes parties intéressées devront être portées devant le tribunal de commerce du lieu où il a été créé et auquel, de stipulation expresse, il est fait attribution de juridiction, c'est au tribunal de commerce de Marseille et non à celui d'Alger que doit être soumise une action née dudit connaissance bien que, d'après les principes généraux du droit, le tribunal d'Alger soit compétent pour connaître de l'action ». — En ce sens encore, que la clause d'un connaissance attribuant compétence à un tribunal déterminé fait la loi des parties, et est par suite obligatoire : Alger, 31 janvier 1893, D. 93.2.536 ; Cass. civ., 29 février 1888, D. 88.1.483 ; Req., 19 octobre et 30 novembre 1891, D. 93.1.9 ; Trib. com. Alger, 4 février 1893, D. 97.2.239 ; Trib. corr. Marseille, 7 déc. 1894, *Rev. int. dr. marit.*, t. 10, p. 608. Trib. civ. Tunis, 21 oct. 1895, *ibid.*, t. 12, p. 610 ; Cass. Req., 11 juillet 1893, D. 93.1.480 ; Civ., 9 avril 1895, *Rev. intern. dr. marit.*, 1895-96, p. 30 ; 1^{er} février 1898, D. 98.1.88 ; Req., 28 juillet 1898, *ibid.*, 1898-99, p. 326 ; 22 février 1898, D. 1900.1.297 ; Alger, 31 mai 1899, D. 01.2.316. — Tout récemment, la Cour d'Alger, le 13 juin 1900 (*Gaz. Trib.*, 5 août 1900), s'appuyant sur l'article 1134 du Code civil, a déclaré licite une convention analogue, ainsi conçue : « Le tribunal de commerce de Marseille est seul compétent pour toutes difficultés pouvant naître au sujet du présent contrat, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs. » On fait observer, pour reconnaître aux parties le droit de stipuler d'avance que les différends nés de leurs engagements seront portés devant un tribunal qu'elles désignent, que l'élection de domicile autorisée par la loi (art. 3, C. civ.) entraîne soumission de juridiction et produit une conséquence analogue.

Par contre, la clause compromissoire, c'est-à-dire la clause d'une convention portant que toutes les contestations issues de cette convention seront jugées par des arbitres, serait nulle ; pour en décider ainsi, doctrine et jurisprudence se fondent sur l'article 1006 du Code de procédure civile, qui exige, dans le compromis, à peine de nullité, la désignation des arbitres et celle de l'objet en litige.

« obligation » de l'article 14 à toutes les obligations quelles qu'en soient la nature et la cause : à celles qui sont contractées par une convention, et *a fortiori* à celles qui sont le résultat d'un fait, tel qu'un quasi-délit (1) commis par un étranger au préjudice d'un Français ; ces dispositions sont applicables aux personnes morales aussi bien qu'aux individus, que le préjudice ait sa source dans un fait posé en France ou à l'étranger.

La Compagnie belge des chemins de fer de la Flandre occidentale exploite en France les tronçons de ligne allant d'Adinkerque à Dunkerque et de l'Abeelee à Hazebrouck (Nord), en ce sens que ce sont uniquement ses trains qui les parcourent, guidés par son personnel. Il n'y aurait pas à distinguer suivant que le contrat a été passé ou suivant que l'accident a eu lieu en France ou en Belgique, pour déclarer recevable devant les tribunaux français l'action par laquelle la victime demanderait réparation à cette compagnie étrangère (2).

De même, si un accident était survenu sur un navire anglais, par exemple au départ de Dieppe, dans les eaux territoriales françaises, ou plus loin dans les eaux neutres (3), ou même aux environs de Newhaven, dans les eaux soumises à la juridiction anglaise, le Français pourrait actionner la Compagnie anglaise devant les tribunaux français, d'après les règles de compétence soit de l'article 59 du Code civil, soit de l'article 420 du Code de procédure civile, soit de l'article 407 du Code de commerce, suivant les cas.

Si on restait sous l'application unique de l'article 59 du Code de commerce, et que l'étranger n'ait en France ni domicile, ni résidence, l'action ne pourrait cependant être portée devant un tribunal quelconque (4) ; ne pourraient en connaître que les juges du domicile du demandeur (5).

(1) Cass., 13 décembre 1842, *Journ. Marseille*, 48.2.17 ; Trib. com. Marseille, 17 mars 1857, *Journ. Marseille*, 1857.1.113.

(2) S'il s'agissait de l'action d'un étranger contre un autre étranger : pour cause de délits ou de quasi-délits commerciaux, il serait nécessaire que les faits se soient passés en France ou au moins dans les eaux territoriales françaises, pour que les tribunaux français puissent se déclarer compétents ; et pour cause de contrats commerciaux, que le lieu d'exécution ou de destination soit en France (Montpellier, 26 juillet 1895, D. 98.2.28 ; Baudry-Lacantinerie et Houques-Fourcade, *Des personnes*, t. I, n° 697, p. 465-466) ; qu'en d'autres termes, l'on se trouve dans l'un des cas prévus par l'article 420 du Code de procédure civile. Hors ces cas, ils ne pourraient en connaître que si le défendeur acceptait la juridiction française et n'opposait pas l'exception d'incompétence.

(3) Cass., 29 décembre 1857 : « Un tribunal français est compétent pour connaître d'un abordage arrivé en pleine mer, entre un navire français et un navire étranger. » *Répertoire alphabétique de jurisprudence commerciale*, de MM. Teulet et Camberlin (1873), V° *Abordage*.

(4) Besançon, 29 juin 1885, S. 86.2.229 : « Si l'accident s'est produit sur une

(5) Cass., 9 mars 1863 ; Rivière, *Code civil français*, sous l'article 14 ; Aix, 28 février 1889, *Rev. intern. dr. marit.*, 1888-89, p. 660.

Le Français peut toutefois renoncer au droit que lui confère l'article 14 de citer son débiteur étranger devant les tribunaux français.

2. — Si le voyageur lésé veut agir contre un Etat étranger, les tribunaux français seront-ils compétents ?

La jurisprudence française, comme d'ailleurs toutes les jurisprudences des pays de l'Europe (1), croit que la négative est une conséquence de l'indépendance et de la souveraineté des Etats.

Un voyageur français avait pris à une gare française un billet direct pour la Belgique et avait été blessé sur une ligne de chemin de fer exploitée par l'Etat belge. Le tribunal civil de Lille, devant lequel il avait actionné en réparation l'Etat belge en la personne du ministre des chemins de fer, l'a débouté (2) par les motifs suivants : « Attendu que l'indépendance réciproque des Etats est consacrée par le droit des gens ; qu'il suit de ce principe qu'on ne peut citer devant les tribunaux d'un pays le souverain d'un autre pays, non plus que les agents de la puissance publique qui le représentent ; que M... ne peut donc assigner devant le tribunal de Lille l'Etat belge, en la personne de M. le ministre des chemins de fer, des postes et télégraphes ; que l'incompétence du tribunal est d'ordre public et absolue. »

On a pourtant soutenu que l'incompétence des tribunaux d'un pays à l'égard d'un Etat étranger n'existe pas lorsque la contestation ne porte pas sur un acte de souveraineté de cet Etat, mais sur un acte (engagement contracté, délit) fait par cet Etat en qualité de personne morale d'ordre privé, comme l'aurait pu faire un particulier, individu ou société (3).

MM. Lyon-Caen et Renault (4) trouvent cette distinction fort contestable. « Même en l'admettant, ajoutent-ils, on pourrait distinguer entre le cas où il s'agit d'un contrat conclu par un Etat et le cas où il est allégué qu'un Etat est tenu en vertu d'un délit ou d'un quasi-délit, comme cela a lieu en cas d'abordage. On peut dire, à la rigueur, qu'en contractant, un Etat consent à se soumettre à une juridiction étrangère. » Tel serait le cas de l'Etat voiturier, poursuivi par l'action du contrat de transport. « Mais l'idée d'un consentement tacite de ce genre est sans application possible au cas d'une action fondée sur un fait il-

partie du réseau français exploité par une Compagnie étrangère, le français, victime de cet accident ne peut actionner la Compagnie étrangère devant le tribunal français du lieu de l'accident, alors qu'aucun fait délictueux n'est relevé contre cette Compagnie et que ni le demandeur, ni la Compagnie étrangère n'ont de résidence dans le ressort du tribunal saisi. »

(1) De Cuvelier, « De l'incompétence des tribunaux nationaux à l'égard des gouvernements étrangers », *Rev. dr. intern.*, 1888, p. 109 et suiv.

(2) Trib. civ. Lille, 26 juin 1885, *Bull. ann.*, 1885, p. 206.

(3) Laurent, *Principes de droit civil international*, t. III, p. 83 ; Arthur Desjardins, t. V, n° 1119.

(4) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1043.

licite tel qu'un abordage. » Tel serait le cas de l'Etat poursuivi pour abordage causé par un navire de guerre, une embarcation de la douane ou tout autre bâtiment lui appartenant.

Sans entrer même dans cette distinction, la jurisprudence, comme nous l'avons dit, ne s'est pas laissée entamer, et continue à décider que les personnes ainsi lésées ne peuvent agir que devant les tribunaux compétents sur le territoire de l'Etat défendeur ; et à l'argument tiré du principe de l'indépendance des Etats, elle en ajoute un autre tiré de ce qu'en traitant avec cet Etat on est censé accepter la juridiction de ses tribunaux (1).

La victime peut-elle au moins actionner personnellement le commandant d'un vaisseau de l'Etat étranger devant les tribunaux français ? Non ; ayant agi dans l'exercice de ses fonctions, cet officier n'est responsable que devant les autorités de l'Etat qu'il représente (2).

(1) Vincent et Penaud, *V^o Transport par terre*, n^o 60.

(2) Calvo, *Traité de droit international*, t. I, § 621 ; A. Sorel et Funck-Brentano, *Précis de droit des gens*, p. 390.

CHAPITRE IV

COMBIEN DE TEMPS A LA VICTIME POUR EXERCER CE RECOURS

A plusieurs reprises déjà, nous avons eu occasion de mentionner l'influence de l'action pénale sur les règles directrices de l'action civile délictuelle, dans les cas où la faute d'un agent du transport a donné lieu à ce double recours.

Nous avons été amené à rechercher dans quels cas et suivant quelles conditions il pouvait y avoir jonction des deux actions devant le tribunal répressif ; nous avons relaté, sans encore y avoir suffisamment insisté, que l'action publique suspend l'exercice de l'action civile, et que la chose jugée au criminel s'impose au juge civil ; nous constaterons une fois de plus cette influence dans cette section consacrée à la prescription, et que le sort des deux actions est intimement associé.

La prescription de l'action en responsabilité est régie par des règles essentiellement différentes suivant qu'elle a ou non pour source et pour origine un fait tombant sous le coup des lois pénales.

SECTION I. — Le voiturier est poursuivi à raison d'un fait constitutif du délit pénal.

Il peut en être personnellement l'auteur ; il peut en être civilement responsable.

§ 1. — Le voiturier poursuivi est l'auteur du délit.

1 — *Recours délictuel.* — Aux termes des articles 637, 638 et 640 du Code d'instruction criminelle, l'action civile résultant d'un fait de nature à entraîner une peine, se prescrit par le même laps de temps que l'action publique : dix ans s'il s'agit d'un crime, trois ans s'il s'agit d'un délit, un an s'il s'agit d'une contravention.

Or, l'action en réparation qu'intente la victime contre le voiturier auteur d'un délit pénal n'est pas autre chose que cette action civile, dont la cause est le dommage résultant du délit ou du crime (1).

(1) Féraud-Giraud, *Code des transports*, t. III, n° 427 ; Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 498 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 718 ; Fuzier-Herman, *Répertoire alphabétique*, n° 4323 ; Louis Sarran, *op. cit.*, p. xxx de l'Introduction.

En conséquence, lorsque l'action en dommages-intérêts est basée sur un fait qui constitue un crime, elle est prescrite par dix ans. La durée de l'action civile pour un fait de nature à être puni correctionnellement est de trois ans (1).

D'après ces mêmes articles 637, 638 et 640 du Code d'instruction criminelle, le point de départ du délai de prescription sera : le jour ou le crime ou le délit a été commis, si dans l'intervalle, il n'a été fait aucun acte d'instruction ni de poursuite ; et le jour du dernier acte de procédure s'il en a été fait. Ceci même à l'égard des personnes qui ne seraient pas impliquées dans cet acte. Pour ce qui est de la contravention, la prescription court toujours du jour de l'infraction, sauf quand il y a eu jugement définitif de première instance susceptible d'appel, auquel cas le point de départ devient le jour de la notification de l'appel interjeté.

Comme nous l'avons dit déjà, en matière de transports de personnes, dans le plus grand nombre des cas, l'inexécution des obligations des parties, les fautes qu'elles commettent et qui donnent lieu à recours, constituent des infractions aux règlements ou des mutilations par imprudence, punies des peines correctionnelles.

La prescription triennale peut être invoquée non seulement quand le délit a été dûment constaté, mais encore quand le fait sur lequel se fonde l'action civile constituerait un délit et eût exposé son auteur à des peines correctionnelles s'il avait été établi (2) ; les délits prévus par des lois spéciales, ceux par exemple de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, doivent quant aux règles de la prescription être assimilés aux délits prévus par le Code lui-même (3) alors même que des tribunaux d'exception seraient appelés à en connaître.

Il n'y a pas à distinguer suivant que l'action civile est intentée : séparément et directement devant un tribunal civil, ou accessoirement et jointe à l'action publique devant les tribunaux répressifs ; limiter la prescription abrégée à ce dernier cas serait d'ailleurs prêter au législateur une inutilité puérile, un non-sens, car il est d'évidence qu'une fois l'action publique éteinte par prescription, on ne saurait y joindre l'action civile.

Malgré la généralité des termes de nos articles, cette solution n'a pas été admise sans difficultés : en raison, il semble inadmissible que celui qui est obligé par son crime ou son délit soit en meilleure posture,

(1) Trib. civ. Valenciennes, 11 décembre 1870, *Bull. ann.*, 79, p. 21 ; Toulouse, 7 février 1889, D. 90.2.258 ; Paris, 2 décembre 1884, S. 86.2.240 ; Paris, 22 décembre 1886, S. 88.2.37 ; Grenoble, 15 juillet 1886, S. 86.2.241 ; Bordeaux, 10 novembre 1886, *Journ. arr. Bordeaux*, 1887, p. 30.

(2) Trib. civ. Valenciennes, 11 décembre 1878, *Bull. ann.*, 1879, p. 21 ; Trib. civ. Havre, 4 juillet 1893, *Journ. Havre*, 93.1.183.

(3) Cass., 13 mai 1868 et 12 janvier 1869, D. 69.1.217 ; Trib. Bordeaux, 27 juillet 1889, *La Loi*, 28 août 1889 ; Cass., 10 novembre 1898, D. 98.1.447.

protégé par une prescription beaucoup plus courte que celui qui n'est obligé que civilement, parce qu'il n'a porté atteinte qu'à des intérêts privés. Seul, un motif d'ordre supérieur pouvait légitimer pareille anomalie : c'est le scandale public qui résulterait d'une déclaration de culpabilité par la justice civile sur un fait en présence duquel la justice répressive resterait impuissante et désarmée (1).

On est d'accord aujourd'hui en doctrine (2) et en jurisprudence (3) pour admettre que la dépendance subsiste au cas où l'action en réparation civile est exercée séparément devant la juridiction civile ou commerciale.

Le motif de ces courtes prescriptions est des plus admissibles : les preuves à fournir par la Compagnie ou la victime, plus encore en cas d'infraction où les faits ont une plus grande force probante, qu'en toute autre hypothèse, sont presque toutes basées uniquement sur des témoignages dont le temps efface la précision, ou sur la situation des lieux, qui se modifie rapidement. De plus, la loi a voulu que le ministère public eût comme auxiliaire le plus zélé la victime, premier informé du fait délictueux, et plus que personne en mesure d'en connaître et d'en désigner l'auteur ; le meilleur moyen d'arriver à ce résultat était d'établir une courte déchéance et de déclarer irrecevable sa de-

(1) Villey, *Revue critique*, 1875, p. 81 et suiv. — Voir, dans la *Revue critique*, 1893, p. 40 et suiv., sous le titre : « *De l'action civile, et, plus particulièrement, de la prescription de cette action* » l'analyse que fait M. Chesney des divers arguments invoqués par Jousse (t. I, p. 600), Pothier (*Traité de la procédure criminelle*, n° 194, p. 500, édit. Bugnet), Bertauld (*Cours de Code pénal*, p. 627), Labroquère (*Revue critique*, 1861, p. 166), pour légitimer l'unité de prescription des deux actions civile et publique ; et l'exposé des critiques de M. Ch. Beudant (Note D. 69.1.219), Villey (*op. cit.*), critiques que fait siennes M. Chesney.

(2) Faustin-Hélie, *Instruction criminelle*, t. II, n° 1113 ; Garraud, *Droit criminel*, n° 417 ; Laborde, *Droit criminel*, n° 790 ; Boitard, *Leçons de droit criminel*, n° 876 ; Villey, *Précis d'un cours de droit criminel*, 5^e éd., p. 264 ; Demolombe, *Des contrats*, t. XXXI, n° 703 ; Aubry et Rau, t. III, p. 554 ; Molinier, *Revue critique*, t. XIII, p. 90 ; Ortolan, *Eléments de droit pénal*, 5^e éd., t. II, n° 1878 ; Trébutien, *Cours élémentaire de droit criminel*, 2^e éd., t. II, p. 157 ; Brun de Villeret, *Traité théorique et pratique de la prescription en matière criminelle*, nos 332 et suiv. — *Contra* : Bertauld, *Cours de Code pénal*, 4^e éd., p. 652 ; Carnot, *Commentaire sur le Code pénal*, t. I, p. 52 ; Bourguignon, *Jurisprudence des Codes criminels*, t. II, p. 549 ; Paul Collet, *Revue critique*, 1868, p. 3, 6.

(3) Cass., 13 mai 1868 et 12 janvier 1869, D. 69.1.217, note de M. Beudant ; Paris, 24 juin 1875, D. 76.2.136 ; Req., 1^{er} mai 1876, D. 76.1.400 ; Cass., 4 mars 1877, S. 78.1.97 ; 1^{er} février 1882, D. 82.1.454 et la note ; 21 décembre 1885, D. 86.1.317, 4 août 1886, *Gaz. Pal.*, 86.1.327 ; 19 novembre 1891, *Gaz. Pal.*, 26 janvier 1892 ; 11 juillet 1892, S. 93.1.39 ; Cass. belge, 5 octobre 1893, *Pand. franç.*, 97.5.18 ; Agen, 15 novembre 1885, *Mon. Lyon*, 12 janvier 1886 ; Limoges, 7 juin 1886, *Gaz. Pal.*, 86.2.420 ; Paris, 2 janvier 1892, *Gaz. Pal.*, 31 janvier 1892 ; Paris, 27 mai 1891, D. 92.2.573 ; Grenoble, 26 novembre 1892, D. 93.2.270 ; Aix, 23 novembre 1893, D. 94.2.566 ; Bordeaux, 16 avril 1886, D. 87.2.79 ; Besançon, 9 juillet 1885, D. 88.2.221 ; Lyon, 30 juin 1887, D. 88.2.53 ; Douai, 7 mai 1894, *Gaz. Pal.*, 94.2.555.

mande en réparation dès que le droit de poursuite du ministère public s'est trouvé paralysé par la prescription.

La solidarité établie entre l'action publique et l'action civile quand le recours en responsabilité repose sur un délit, n'a pas pour effet, quand l'action publique est éteinte par la mort du prévenu, de faire qu'il en soit de même en ce qui concerne l'action civile. Celle-ci continue de rester ouverte, contre les représentants de l'auteur du fait délictueux, et reste prescriptible dans les conditions que nous venons de déterminer.

Lorsque l'action en responsabilité se rattache à un crime, à un délit ou à une contravention, les causes de suspension ou d'interruption de prescription sont seulement celles qui peuvent agir sur l'action publique.

Si la partie lésée en a usé, si par exemple elle a porté sa demande devant le tribunal civil avant l'expiration des délais de la courte prescription, son action, en ce qui concerne les réparations civiles, subsistera, quand bien même le ministère public, moins diligent ou moins bien informé, n'aurait pas exercé de poursuites devant la juridiction de répression : *Actiones quæ tempore pereunt, semel inclusæ judicio, salvæ permanent.*

Les actes de poursuite faites à la requête du ministère public interrompent la prescription de l'action civile tout aussi bien que celle de l'action publique, de telle sorte que si, sur cette dernière action, il est intervenu un jugement de condamnation, la prescription de la première ne commencera à courir qu'à partir de ce jugement, mais cette prescription ne subira par là aucune modification quant à sa durée, et le jugement portant application de la peine ne la transformera pas en prescription trentenaire, s'il n'a pas en même temps statué sur les intérêts civils (1).

(1) Cass., 3 août 1841, D. Rép., V° Presc. crim., n° 98 et note ; 6 mars 1855, S. 55.1.333 ; Lyon, 4 avril 1851, S. 51.2.434 ; Trib. civ. Lyon, 1^{er} février 1888, Gaz. Pal., 1888, Rép., V° Act. civ., nos 5 et 6 ; Trib. civ. Châteaudun, 31 juillet 1891, Gaz. Pal., 3-4 août 1891 ; Orléans, 28 novembre 1891, Gaz. Pal., 10 janvier 1892 ; Trébutien, op. cit., t. II, p. 161 ; Mangin, op. cit., n° 355 ; Le Sellyer, op. cit., n° 335 et 339 ; Vazeille, Des prescriptions, t. II, p. 595. — En sens contraire : Labroquère, Revue critique, 1861, p. 166 ; Bourguignon, op. cit., t. II, p. 539 ; Bertauld, op. cit., 3^e éd., p. 562 ; Demolombe, t. XXXI, n° 705 ; Edmond Villey, Rev. crit., 1875, p. 90. — Sur la très délicate question de savoir si, lorsque l'action publique est épuisée par un jugement de culpabilité, l'action civile reste encore soumise aux règles tracées par le Code d'instruction criminelle, ou retombe quant à la prescription, sous l'empire des principes généraux du droit civil : Voir la dissertation de M. Chesney (Rev. crit., 1893, p. 51 et suiv.), où sont très clairement mis en lumière les arguments des deux systèmes, et dans laquelle M. Chesney se rallie à l'opinion de M. Villey qui se résume en ces deux propositions : « L'action publique étant éteinte par la prescription, l'action civile est éteinte avec elle et ne peut jamais lui survivre » ; « l'action publique étant éteinte par tout autre mode d'ex-

Si au contraire il était intervenu devant la juridiction répressive, une ordonnance de non-lieu ou un jugement d'acquiescement, dépouillant définitivement ou provisoirement le fait de tout caractère délictueux, l'action civile que la partie lésée conserve et qui en résulte cependant, durera trente ans à compter du jour où ce fait dommageable a eu lieu.

2. — *Recours contractuel.* — Mais toutes ces règles spéciales, il importe de le bien mettre en lumière, ne s'appliquent à l'action civile que si elle a sa véritable base dans les faits criminels ou délictueux eux-mêmes. Si donc, bien que des faits de cette nature soient imputables au défendeur, l'action introduite devant les tribunaux civils n'avait pas sa source directe dans le délit, puisait son principe dans un contrat ou une disposition du droit civil, en dehors du caractère délictueux de ces faits, on ne pourrait appliquer la prescription criminelle pour le motif qu'une infraction a été commise et que le souvenir en doit disparaître complètement, au bout d'un temps très court, avec tous les faits qui s'y rattachent. Mais cette action en indemnité qui ne se lie à aucune action répressive, resterait soumise au droit commun, à la prescription trentenaire.

D'où il résulte que, rigoureusement applicables pour les partisans de la responsabilité délictuelle, ces solutions, favorables au voiturier, ne le sont plus du tout pour les protagonistes de la responsabilité contractuelle du transporteur : pour eux, l'action en responsabilité est l'action même du contrat, prescriptible comme elle et susceptible d'être écartée par les mêmes exceptions que l'action née du contrat. Ne naissant pas du délit, mais s'appuyant sur un contrat antérieur, devenant une action en garantie, elle n'est plus une action civile au sens du Code d'instruction criminelle, et les règles tracées pour celle-ci ne lui sont plus applicables.

Ce que démontre clairement M. Sainctelette, en établissant d'ailleurs d'une façon très générale l'indépendance absolue de l'action du contrat et de l'action publique, à tous les points de vue que nous avons signalés comme étant ceux dans lesquels l'existence de l'action publique avait une influence sur l'action civile délictuelle.

L'action en garantie, nous dit-il (1), est engendrée par le contrat et le manque d'exécution ne fait que lui donner le jour. L'action en responsabilité, issue de la même cause que l'action publique, procédant directement comme elle de la loi d'ordre public, et comme elle, recevant la vie d'un désordre, est au contraire, toutes les fois que ce désordre est atteint par la loi pénale, une action civile dans le sens du

tionction (notamment, par la condamnation au criminel), l'action civile demeure soumise aux règles du droit civil. » La jurisprudence antérieure à 1840 était en ce sens.

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 37.

Code d'instruction criminelle. Cela est vrai de l'action en responsabilité du fait d'autrui comme de l'action en responsabilité du fait personnel. Il n'y a pas à distinguer entre le cas où la tête et le bras appartiennent au même individu et le cas où ils appartiennent à des individus différents. Le législateur n'a donc pas soumis l'action du contrat à la règle énoncée dans l'article 3 du Code d'instruction criminelle.

« On conçoit que lorsqu'une personne se dit particulièrement atteinte par un trouble de l'ordre public, le législateur veuille que le désordre soit établi devant le juge compétent avant que le mal privé soit apprécié, car il ne peut permettre, ni qu'il soit statué sur l'existence du désordre par un juge incompétent, ni qu'il soit alloué la réparation d'un désordre qui ne serait pas constant. Mais, lorsque la demande se fonde sur la souffrance d'un engagement privé, à l'exclusion de toute imputation de désordre, pourquoi le législateur en subordonnerait-il la preuve à l'issue d'une instruction criminelle sur le trouble public ? » Je demande à mon co-contractant l'indemnité promise expressément ou implicitement. « Je ne dis pas qu'il y ait de sa faute, mais seulement qu'il n'y a point de la mienne.... Cependant le ministère public s'est ému.... a provoqué une instruction... qui pourra durer dix ans. Et pendant tout ce temps, il me faudrait attendre l'indemnité contractuelle que j'ai stipulée, la peine qui est encourue et échue. C'est impossible ! Le bon sens ne le permet point ! »

M. Demolombe, en ce qui concerne spécialement notre matière de la prescription, après avoir donné son adhésion à cette opinion, cite de nombreux arrêts en ce sens (1) ; M. Picard rappelle un arrêt de cassation du 12 mars 1878 (2).

Et qu'on ne vienne pas nous objecter, ajoute M. Sainctelette, « que ce n'est pas seulement l'action civile que le législateur a entendu soumettre à la prescription de l'action publique ; qu'il a voulu éteindre en même temps que l'action publique, toute action de quelque nature et de quelque origine qu'elle soit, qui nécessiterait des recherches ou des débats qu'il ne croit plus pouvoir après un certain temps et par des considérations d'ordre public, permettre, même dans l'intérêt de la vindicte sociale ? Mais cette volonté qu'on lui prête, le législateur ne l'a exprimée ni dans les lois napoléoniennes, ni dans les lois belges... En tout cas, la volonté du législateur a dû être une, quant à tous les contrats, et alors les actions nées du louage, du dépôt, du mandat, ne seraient donc plus recevables après la prescription de l'action publique ».

La jurisprudence a fait justice de cette objection ; elle ne doit donc

(1) Cf. Demolombe, t. XXXI, n° 706.

(2) Picard, *op. cit.*, p. 498. — Voir encore : Mangin, *Traité de l'action publique et de l'action civile*, n° 367 ; Sourdat, *op. cit.*, t. I, n° 376, p. 402, et une note S. 77.2.166.

pas nous empêcher de conclure : les principes des articles 3, 637, 638 et 640 du Code d'instruction criminelle ont été édictés exclusivement en vue d'engagements nés de faits délictueux et ne doivent pas être étendus aux obligations conventionnelles ; l'influence légale de l'action publique sur l'action en dommages-intérêts contractuelle sera nulle, les deux actions procédant de principes parfaitement distincts.

Plus généralement, de même que le recours contractuel ne sera plus subordonné à l'action publique, ne restera pas en suspens jusqu'à la solution de l'action répressive, de même elle se prescrira, indépendamment de la prescription criminelle ou délictuelle, d'après les règles du droit commun.

§ 2. — Le voiturier actionné est civilement responsable du délit.

Il n'y a pas lieu de distinguer entre le cas où l'action en réparation est exercée contre l'auteur du fait délictueux et celui où elle est dirigée contre une personne que la loi déclare civilement responsable de l'infraction.

Les solutions sont les mêmes ; ainsi le décident une jurisprudence formelle (1) et une doctrine presque unanime (2).

On comprend d'ailleurs aisément que ces prescriptions favorables profitent à la personne civilement responsable aussi bien qu'à l'agent lui-même de l'accident, qui n'a même pas pour lui le bénéfice de la bonne foi. Le scandale public, que la loi a voulu éviter, se produirait encore si une personne civilement responsable en vertu de l'article 1384 du Code civil, poursuivie pour une infraction commise par quelqu'un dont elle doit répondre, pouvait l'être valablement alors que l'action publique est elle-même prescrite. Il s'y ajouterait au surplus un flagrant et cruel déni de justice, en ce que le recours en garantie

(1) Cass., 1^{er} mai 1868, S. 68.1.356 ; 12 janvier 1869, S. 69.1.99 ; 1^{er} mai 1876, S. 76.1.445 ; 10 janvier 1877, S. 77.1.270 ; 12 mars 1878, S. 78.1.270 ; 8 août 1886, *Gaz. Pal.*, 86.1.327 ; 12 février 1894, S. 94.1.168 ; 18 novembre 1895, *Pand. franç.*, 96.1.121 ; Montpellier, 10 janvier 1870, S. 70.2.143 ; Rouen, 29 décembre 1875, D. 77.2.1 ; Limoges, 7 juin 1886, *Gaz. Pal.*, 86.2.420 ; Lyon, 30 juin 1887, S. 89.2.65. — « Le maître ou commettant, assigné en responsabilité, peut faire valoir les exceptions appartenant à l'auteur du fait et notamment la prescription que ce dernier pourrait invoquer », Poitiers, 27 mai 1890, D. 91.2.167 ; Douai, 7 mai 1894, *Pand. franç.*, 95.2.273, note de M. Chesney ; Agen, 23 janvier 1899, D. 1900.2.211 ; Grenoble, 8 août 1900, D. 1901.2.130.

(2) Garraud, *Précis de droit criminel*, n° 418 ; Hans, *Droit pénal*, t. II, n° 1443 ; Villey, *Droit criminel*, p. 266 ; Laborde, *Droit pénal*, n° 792 ; Le Sellyer, *Action publique et civile*, t. II, n° 553 ; Chauveau et Faustin-Hélie, *Théorie du Code pénal*, 6^e éd., t. I, n° 396. Citons encore : Aubry et Rau, Sourdat, Villey, Brun de Villeret. — *Contrà* : Dalloz, *Rép.*, V^o *Prescription criminelle*, n° 103 ; Ch. Beudant, note D. 69.1.217 ; Collet, *Rev. crit.*, 1868, p. 6. — La demande, dit-on en ce sens, s'appuie à proprement parler, non plus sur le délit, mais sur le quasi-délit reproché à la personne civilement responsable.

de la partie civilement responsable contre l'auteur du délit et par suite du dommage, serait rendu impossible.

Lors donc qu'une demande délictuelle, — car la même réserve doit être faite ici du cas où le recours est contractuel, — est dirigée, contre un voiturier, à la suite d'un accident imputable à un employé dont la faute constitue un délit prévu et puni par nos lois pénales l'action dont la cause génératrice affecte le caractère délictueux doit être intentée dans les trois ans du jour où le délit a été commis ; passé ce délai, le voiturier pourrait se retrancher derrière la prescription de l'action publique qui, du même coup, a éteint l'action en responsabilité.

SECTION II. — Il n'y a pas eu de délit pénal.

La faute du voiturier ou de son préposé peut n'avoir pas le caractère délictueux parce qu'elle n'a pas sa source dans un fait prévu par la loi répressive, ou tout au moins qu'elle n'a pas été commise dans des circonstances engageant la responsabilité pénale de son auteur. Une simple négligence, une imprudence légère est suffisante pour laisser passage à une action en dommages-intérêts, pour constituer la faute préjudiciable de l'article 1382.

La prescription de l'action en responsabilité, indépendante de toute action publique parce qu'elle est fondée sur un quasi-délit civil qui ne lui a pas donné ouverture, ou parce qu'elle est basée sur un contrat, et plus généralement, parce qu'elle prend sa source dans une disposition quelconque du droit civil, reste alors soumise aux règles fixées par le droit civil.

Quelle sera donc la durée de cette prescription ?

§ 1. — En règle, elle sera de trente ans.

Les articles 105 et 108 du Code de commerce, modifiés tous deux par la loi du 11 avril 1888 (1), établissent des déchéances et des prescriptions spéciales pour les actions nées du contrat de transport passé avec un voiturier commerçant ; les articles 435 et 436 du même Code, modifiés par la loi du 24 mars 1891, édictent des fins de non-recevoir rigoureuses pour les actions résultant des abordages maritimes.

Peut-on les appliquer au transport des voyageurs ?

1° *Fins de non-recevoir des articles 105, 435 et 436.* — « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier

(1) V. Péronne, *Annales de droit commercial*, 1888.2.125.

par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

Il y a, dans cet article 105, une fin de non-recevoir très rigoureuse, applicable au transport des marchandises par voie terrestre et fluviale, et qui a son équivalent pour les transports maritimes dans les articles 435 et 436 du Code de commerce, tels qu'ils ont été modifiés tous deux par la loi du 24 mars 1891.

« Sont non recevables, dit l'article 435, toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises ou reçu son fret sans avoir protesté... Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. »

« Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage, ajoute l'article 436, sont non recevables si elles n'ont pas été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage. »

Ces fins de non-recevoir ne doivent pas être étendues au transport des personnes, et les actions qui appartiennent aux victimes d'accidents contre le voiturier ne sont pas soumises à ces déchéances.

Pour ce qui est de l'article 105, on ne saurait en décider autrement sans être juridiquement téméraire, en présence des termes très circonscrits de ce texte (1), consacrant d'ailleurs une disposition exceptionnelle, donc de stricte interprétation, et sans rendre l'exercice du recours accordé au voyageur presque illusoire parce que quasi-impossible dans ces conditions. M. Zens a cependant prétendu qu'en n'admettant pas l'extension de ce texte aux voyageurs, MM. Lyon-Caen et Renault (2), ainsi d'ailleurs que les autres partisans de la responsabilité délictuelle n'étaient pas logiques avec leur système, qui « admet l'assimilation du voyageur au colis ». « Du moment que le voyageur n'est qu'un colis, il doit y avoir livraison et réception de sa personne : le voiturier doit le restituer sain et sauf à lui-même » (3). Ce n'est là qu'une boutade, tirée de ce que le système contractuel, on s'en souvient, applique aux voyageurs, quant à la preuve, une disposition analogue à celle de l'article 1784, écrit uniquement pour les mar-

(1) Il suppose en effet la réception de la chose transportée ; or, à l'arrivée il n'y a pas pour le voyageur de livraison à un destinataire ; il serait bien osé d'interpréter « avaries » ou « pertes partielles » par « mort » ou « blessures ». « Les termes mêmes de l'article 105, disent donc très justement MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (*op. cit.*, t. II, n° 2742) montrent qu'il a trait uniquement à un colis reçu. »

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité...*, t. III, n° 717.

(3) Zens, *Responsabilité du voiturier*, p. 333 et 334.

chandises, nous avons remarqué d'ailleurs que c'est moins par application de cet article, que par application du droit commun que les auteurs contractuels légitiment leur opinion ; ils restent donc logiques avec eux-mêmes lorsqu'ils refusent d'étendre ici une disposition qu'ils trouvent à juste titre exceptionnelle.

Pour ce qui est des articles 435 et 436, régissant les abordages maritimes, ils sont sans application possible aux actions pour accidents arrivés aux passagers. Non seulement, peut-on dire, la fin de non-recevoir de l'article 435 suppose la réception des marchandises, ce qui implique qu'elle ne concerne nullement le transport des personnes, mais il faut élargir l'argumentation de façon à y comprendre l'article 436 dont les termes pourraient être une cause d'erreur. Les anciens articles 435 et 436, dit-on alors, tels qu'ils figuraient au Code de commerce, soumettaient à une fin de non-recevoir très rigoureuse toutes actions en indemnité pour abordages. On s'accordait cependant généralement, malgré leurs termes très larges et très absolus, à écarter cette fin de non-recevoir dans les actions en indemnité pour accidents survenus aux personnes (1), les mêmes motifs n'existant pas. « Les accidents maritimes, dit Valin (2), sont si fréquents qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrit, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause pour la faire regarder comme une suite naturelle ou même encore un effet direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage, et rien assurément n'est plus juste, pour éviter les surprises. » Ces raisons ne sauraient être invoquées à l'occasion des dommages causés par un abordage à une personne. Il faudrait supposer, dit M. Lyon-Caen (3), des circonstances bien extraordinaires pour qu'une personne fût victime à des époques très rapprochées d'accidents de mer successifs : *cessante ratione legis cessat lex*. La loi du 24 mars 1891 supprimant la nécessité de protestations en matière d'abordage, a modifié les articles 435 et 436 du Code de commerce et remplacé dans le second de ces articles la fin de non-recevoir rigoureuse par une prescription annale ; rien ni dans les travaux préparatoires, ni dans les motifs, n'indique cependant qu'on ait entendu attribuer à la prescription annale, nouvellement édictée,

(1) Bordeaux, 20 décembre 1853, *Rec. Marseille*, 54.2.9 ; Trib. civ. Marseille, 2 mai 1865, *ibid.*, 65.2.52 ; Aix, 29 janvier 1866, *Rec. Nantes*, 66.2.127 ; de Valroger, *Droit maritime*, t. V, n° 2350 ; Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1888, p. 356 ; Lyon-Caen et Renault, *Précis*, t. II, n° 2023 et *Traité*, 2^e et 3^e éd., t. VI, n° 1030. — *Contrà* : de Courcy, *Questions de droit maritime*, 1^{re} série, p. 218-220 et *Rev. int. dr. marit.*, 1887-88, p. 124 et 125 ; Arthur Desjardins, *Traité*, t. VIII, n° 1746.

(2) Valin, *Commentaire de l'ordonnance sur la marine*, d'août 1681, liv. I, tit. XII, sur les articles 5 à 8, correspondant à nos articles 435 et 436 du Code de commerce.

(3) Lyon-Caen, note sous Cass. req., 13 mars 1900, S. 1900.1.257, *Pand. franç.*, 1900.1.278.

une portée que n'avait pas la fin de non-recevoir. Comme l'ancienne, cette disposition est exceptionnelle ; il y a donc lieu de l'interpréter et de l'appliquer restrictivement (1).

2° *Fin de non-recevoir de l'article 108.* — « Les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de cinq ans. Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire... ».

On est d'accord pour écarter de l'action en responsabilité à raison des dommages causés aux personnes, les prescriptions spéciales établies par cet article 108 du Code de commerce (2).

Comme le font remarquer MM. Lyon-Caen et Renault, la façon dont l'article 108, alinéa 3, fixe le point de départ de ces prescriptions implique bien qu'il s'agit exclusivement du transport des marchandises (3) ; au surplus, les personnes visées comme ayant des rapports

(1) En ce sens, que cette fin de non-recevoir est étrangère aux actions en paiement d'une indemnité pour dommages éprouvés par les personnes : Lyon-Caen et Renault, *Traité...*, t. VI, n° 1030. — « Rien n'indique, disent ces auteurs, que le législateur de 1891 ait entendu rendre la situation des personnes ayant subi un préjudice personnel moins bonne qu'elle ne l'était d'après les anciens articles 435 et 436 du Code de commerce. Par suite, les actions pour abordage, en cas de mort ou de blessures, ne sont pas soumises à la prescription d'un an, » — Trib. civ. St-Nazaire, 24 juillet 1897 et Rennes, 19 avril 1898, *Gaz. Pal.*, 15 novembre 1898, D. 1904.1.89 ; Cass., 13 mars 1900, précité. — *Contrà* : Danjon, *Eléments de droit maritime commercial*, n° 989 bis ; Valabrègue, *Nouveau cours de droit commercial*, n° 478. — M. Levillain (dissertation sous Cass., 13 mars 1900, D. 1903.1.89) partage cette manière de voir : après avoir précisé les innovations introduites dans les articles 435 et 436 par la loi du 24 mars 1891, et montré qu'elles avaient un objet tout autre que l'extension de leur sphère d'application, il établit que les données du problème ne sont nullement changées. Mais ce sont les arguments mis en avant par M. Valin et reproduits par l'arrêt de Rennes du 19 avril 1898, qu'il discute et réfute en une intéressante argumentation à laquelle nous renvoyons. — Nous n'insistons pas plus sur cette discussion, parce que, depuis la loi du 14 décembre 1897, ajoutant à l'article 433 du Code commerce un alinéa qui accorde aux passagers par mer le bénéfice d'une prescription annale, il ne s'attache plus qu'un intérêt purement théorique à la question de savoir si l'article 436 du Code de commerce régit les actions en responsabilité intentées par ceux qui ont été blessés ou les héritiers de ceux qui ont été tués dans un abordage.

(2) Trib. com. Seine, 4 août 1898, *Le Droit*, 23 août 1898, *Gaz. Trib.*, 9 septembre 1898 ; Trib. com. St-Etienne, 10 mai 1899, *Gaz. Pal.*, 1899.2.139.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Traité...*, t. III, n° 718.

avec le voiturier ou le commissionnaire, sont l'expéditeur et le destinataire ; il n'est nulle part question du voyageur.

Dans tous ces articles donc, qui restreignent la durée ordinaire de la prescription, non seulement les mots « objets transportés », « expéditeurs », « destinataire », indiquent que le législateur s'est occupé exclusivement des choses ; mais de plus, ces dispositions se réfèrent au cas d'avaries, de perte, expressions qui prouvent à coup sûr qu'il n'a pas eu en vue les personnes (1).

En l'absence de dispositions spéciales et déroatoires, nous devons nous en tenir au droit commun en matière de prescription, contenu dans l'article 2262 du Code civil : la durée de l'action en indemnité sera de trente années, comme d'ailleurs pour toutes autres actions relatives au transport des personnes (2).

On a critiqué l'application de cette longue prescription aux voyageurs, en faisant remarquer que les questions relatives à leur transport demandaient une solution très rapide, et que la prescription trentenaire avait autant d'inconvénients pour les personnes que pour les choses. Mais s'il en est qui regrettent que le législateur n'ait pas, sinon assimilé les actions nées du transport des personnes aux actions nées du transport des choses, du moins soumis ces actions à une prescription plus courte que la prescription trentenaire (3), ils ne peuvent faire ce que le législateur n'a pas fait, dans une matière de droit étroit

(1) M. l'avocat général Feuilleux, dans ses conclusions sous Cass., 14 décembre 1903 (*Gaz. Trib.*, 28 avril 1904), auxquelles nous avons renvoyé déjà, en a même tiré argument en faveur de la thèse de la responsabilité délictuelle du voiturier. « La distinction entre les deux contrats de transport de choses et de personnes, dit-il, existe jusque dans les questions de prescription. Les actions pour avaries, pertes ou retard se prescrivent par un an. Qui donc soutiendrait qu'il en est de même pour un accident de personnes ? Et cependant, l'assimilation s'imposerait si les règles de la responsabilité étaient les mêmes. »

(2) Cass., 12 mars 1878, S. 78.1.270 ; 9 janvier 1882, S. 83.1.395 ; 5 août 1895, *Pand. franç.*, 1896.1.506 ; 28 avril 1896, S. 96.1.312 ; Trib. com. Seine, 4 août 1898, *Le Droit*, 23 août 1898 ; *Gaz. Trib.*, 9 septembre 1898 ; Trib. com. St-Etienne, 10 mai 1899, *précité*. — Un jugement du tribunal civil de Marseille du 9 juillet 1873 (*Journ. dr. comm. et marit. de Marseille*, 1874.2.39), mérite d'être cité : « Attendu qu'il est certain qu'il y a faute de la part des armateurs... Mais, attendu que les délits, comme la fraude, ne se présument pas, que la preuve doit en être administrée, ce qui n'a pas eu lieu dans la cause ; que le tribunal ne peut admettre *a priori* qu'il y ait eu fait délictueux sans pouvoir en préciser la nature ou les caractères et déclarer l'action civile prescrite, substituant ainsi la loi criminelle aux principes et aux règles du droit commun ; que faute de preuve contraire, le tribunal doit considérer qu'il n'y a eu que faute civile et qu'en conséquence, l'action en réparation du dommage, basée sur les principes du droit commun, n'est prescriptible que par trente ans ».

(3) Mazen, *op. cit.*, p. 183 ; Saintelette, *op. cit.*, p. 40 note, la trouve, comme d'ailleurs toutes les prescriptions de droit latin, « ridiculement longues ».

comme tout ce qui restreint la durée ordinaire de la prescription. D'ailleurs, étant donné que souvent le fait dommageable dans lequel l'action puise sa source constitue une infraction prévue par la loi pénale et qu'alors il y a lieu de tenir compte des dispositions de la loi criminelle, en fait, les cas d'application de la prescription trentenaire ne sont pas des plus fréquents.

Les causes d'interruption ou de suspension de cette prescription seront également celles de droit commun.

L'interruption se ferait valablement par citation en justice, ou encore par une reconnaissance du droit de celui contre lequel on prescrit avant que le délai de prescription ne fût écoulé (1).

Cette reconnaissance n'aura jamais lieu, il faut le reconnaître, sous sa forme expresse et normale, mais il appartiendra aux tribunaux de la rechercher dans les diverses conventions qui auraient pu intervenir entre la victime et le voiturier. La jurisprudence a eu à se prononcer à plusieurs reprises sur la question de savoir si l'allocation de secours et l'attribution d'un emploi constituaient de la part du voiturier une reconnaissance de sa responsabilité et de sa dette, entraînant interruption légale de la prescription. Un arrêt de la Cour de Paris, du 5 mai 1860, a admis l'affirmative ; les arrêts en sens contraire qu'on a relevés ne contredisent peut-être pas celui-là, étant donné qu'il s'agit toujours de questions de fait et que le juge doit en conserver l'appréciation souveraine. « Ces secours, — dit cependant la Cour de Bordeaux, le 10 novembre 1886, en une phrase qui semble bien être une déclaration de principe, — ne peuvent être considérés comme des acomptes ou comme l'équivalent d'arrérages d'une dette qui, n'ayant été discutée entre les intéressés ni quant à son existence, ni quant à sa quotité, n'a pu être tacitement reconnue » (2).

Quand le même recours délictuel se fonde à la fois sur un délit et sur une faute distincte, la prescription de l'action publique éteint l'action civile basée sur le délit, mais laisse subsister l'action civile basée sur la faute (3). A supposer même que l'accident soit dû à un unique délit,

(1) Req., 25 juin 1896, D. 97.1.79.

(2) Bordeaux, 10 novembre 1886, *Journ. arr. Bordeaux*, 1887, p. 30 : La prescription n'est pas interrompue par « un secours donné par le patron, accordé à titre de commisération, et ne pouvant impliquer la reconnaissance d'une dette ». Bourges, 27 juillet 1885, D. 88.1.411 ; Dijon, 23 janvier et 3 avril 1868, D. 69.2.217 et 223 ; Req., 1^{er} février 1882, D. 82.1.454. Les circonstances du fait peuvent modifier cette solution : Besançon, 15 juin 1881, D. 82.2.71. — Voir, sur la question Picard, *Traité des chemins de fer*, t. III, p. 498.

(3) Ce qui a été mis en lumière dans un arrêt de cassation du 13 décembre 1898 : « La demande en indemnité étant basée à la fois sur un délit pénal d'un mécanicien et sur une faute de la Compagnie de chemin de fer, constitue un quasi-délict civil. L'infraction du mécanicien était couverte par la prescription triennale qui avait éteint également le recours civil, mais tenant compte de ce fait que l'action civile

répondant aux conditions de l'article 1382 en ce qu'il est dommageable, si la victime présente le fait de manière à ce qu'il ne résulte pas de la demande portée devant le juge civil que ce fait constitue une infraction, mais apparaisse seulement comme un manquement à l'article 1382, elle conservera le bénéfice de la prescription trentenaire. Le voiturier en effet, « ne peut être admis à prouver le caractère punissable au point de vue répressif ; il bénéficierait par là de sa méchanceté, et les juges ne peuvent autoriser la prestation de pareille preuve : *Nemo creditur propriam turpitudinem allegans* » (1).

Le droit commun du Code civil, combiné avec les règles de l'instruction criminelle, règle donc en tous points la prescription de l'action en responsabilité appartenant à la victime d'un accident de personnes : cette action est prescriptible par trente ans toutes les fois que la victime ne la base pas exclusivement sur un crime, un délit ou une contravention ; sinon par dix ans, trois ans ou un an.

Et ces mêmes principes sont applicables à l'action que, pour une raison quelconque, la victime introduirait contre l'Etat. S'agit-il de l'Etat personne publique, actionné comme civilement responsable de ses préposés et représentants, cela ne fait pas de doute. Et, d'autre part, s'il est de principe que l'Etat agissant comme personne privée, faisant un commerce ou administrant son domaine privé, jouit du bénéfice d'une prescription quinquennale, cette faveur à son profit est précisément suspendue quand il exploite un chemin de fer.

§ 2. — Elle n'est que d'un an pour les transports maritimes.

Il est cependant à cette règle que nous posons comme générale, une exception, spéciale aux transports maritimes et ne datant que de quelques années ; une loi du 14 décembre 1897 est venue ajouter à l'article 433 du Code de commerce, un alinéa d'où résulte qu'est pres-

n'avait pas exclusivement pour base cette infraction, et distinguant bien clairement une faute de la Compagnie, sans rapport aucun avec cette infraction, la Cour de cassation condamna la Compagnie pour le deuxième chef, qui n'aurait pu être couvert que par la prescription trentenaire. » *Pand. franç.*, 1900.1.18.

(1) Sourdat, *Traité...*, 3^e éd., 1876, t. I, n° 379 ; Cass., 26 mars 1829, D. 29.1.569. — Mais il faut que le caractère punissable du fait disparaisse pour le juge civil ; il ne suffirait évidemment pas d'éviter simplement les termes qui marquent communément l'infraction. — De même qu'on avait critiqué la prescription plus courte en matière criminelle qu'en matière de simple faute, de même ici, dit-on, le système a une fissure ; il n'est pas rationnel en effet que, par suite de certaines manœuvres, en cachant le caractère de délit pénal devant le juge civil, il soit possible au demandeur de transformer en action civile ordinaire l'action en réparation du dommage né d'un fait délictueux et, en dissimulant, dans son exploit introductif d'instance, le véritable caractère de ce fait, d'arriver pour un fait identique, à des différences énormes de prescription. Il a été soutenu en ce sens que la maxime *Nemo...* ne trouve pas ici son application : Chesney, *op. cit.*, p. 45 ; Faustin-Hélie, *op. cit.*, t. II, p. 747 ; Paris, 2 janvier 1892, *Gaz. Pal.*, 31 janvier 1892.

erite un an après l'arrivée du navire « l'action des passagers contre le capitaine et les propriétaires du navire, ayant pour cause un dommage ou retard éprouvé pendant le voyage ». Les termes très généraux de cet article englobent toutes les réclamations auxquelles le transport peut donner lieu en faveur des passagers, et le mot « dommage » comprend le préjudice résultant de toute lésion physique.

Depuis 1897, le passager blessé durant un voyage maritime devra donc, sous peine de déchéance, intenter son action dans le délai d'une année après la fin du voyage, c'est-à-dire à compter de la date du rôle de désarmement.

Mais cette prescription annale de l'article 433 du Code de commerce ne doit-elle pas faire place à la prescription décennale ou triennale des articles 637 et suivants du Code d'instruction criminelle, quand le fait générateur de l'accident constitue un crime ou un délit ?

S'il fallait en croire une jurisprudence, représentée par le tribunal civil de Saint-Nazaire, en son jugement du 24 juillet 1897, la Cour de Rennes, en son arrêt du 18 avril 1898, et la Cour suprême, en son arrêt du 13 mars 1900, les articles 637 et suivants du Code d'instruction criminelle, en accordant à toute victime le droit d'un délit public, d'exercer l'action civile pendant un temps égal à la durée de l'action, auraient édicté des dispositions d'ordre public, destinées à assurer la sécurité des personnes, et devant par suite prévaloir contre les articles du Code de commerce, ici l'article 433, qui ne s'appliquent qu'aux actions en responsabilité dérivant de faits commerciaux (1). L'action en dommages-intérêts du passager contre la Compagnie de navigation pour blessures reçues en mer et dues à l'imprudence des agents de cette Compagnie, serait donc recevable, nonobstant l'article 433, si l'action avait été intentée dans les trois ans du délit, délai pendant lequel le passager peut se porter partie civile.

D'après MM. Lyon-Caen et Renault, au contraire, la prescription de l'article 433 s'applique dans tous les cas, à l'exclusion des articles 637 et 638 du Code d'instruction criminelle. « Sans doute, ces articles déclarent, sans distinguer, la même prescription de trois ou de dix ans applicable aux actions publiques et civiles. Mais il résulte avec certitude des motifs et du but de ces dispositions que la prescription de l'action civile doit être aussi courte que celle de l'action publique, non

(1) Ces arrêts (D. 1904.1.89) admettent, comme nous l'avons fait d'ailleurs, que les actions en indemnité pour mort ou blessures ne se prescrivent pas par un an en vertu de l'article 436 du Code de commerce, mais le tribunal civil de St-Nazaire et la Chambre des requêtes, se fondent sur un motif erroné, en disant qu'il en est ainsi à raison de ce que l'action civile doit avoir la durée de l'action publique. — Ils auraient eu d'autres excellentes raisons. — Leur raisonnement s'appliquerait ici avec autant (mais pas plus) de force que dans l'hypothèse voisine où ils l'ont invoqué.

que la durée de la première doit être prolongée à raison de la durée de la seconde » (1).

Il semble bien que l'Etat puisse se prévaloir de la fin de non-recevoir de l'article 433 tout comme un armateur quelconque, s'il est actionné pour abordage causé par la faute du capitaine d'un de ses vaisseaux. Le Conseil d'Etat (2) cependant, a écarté l'application à l'Etat de l'ancienne fin de non-recevoir des articles 435 et 436, en se fondant sur « ce qu'aucun texte n'ayant étendu ces articles aux demandes tendant à faire établir la responsabilité de l'Etat à raison de la faute d'un de ses agents, il y avait lieu d'appliquer non les règles du Code de commerce, mais celles qui déterminent la responsabilité que l'Etat peut encourir du fait de ses agents ». Si ces raisons étaient bonnes, elles conserveraient dans notre hypothèse toute leur valeur, et aboutiraient à ce résultat fort singulier : l'Etat plus maltraité qu'un propriétaire de navire de commerce, et les victimes conservant pendant trente ans leur recours contre lui.

Enfin, nous croyons pouvoir décider, par analogie d'un arrêt de cassation du 16 juillet 1860 (3), qui statuait à propos du recours des gens de mer pour le paiement de leurs loyers, que la prescription d'un an à partir de la fin du voyage ne courrait pas, au cas où le voyage aurait pris fin par la perte du navire, du jour même du naufrage, mais du jour où les parties intéressées auxquelles le recours est ouvert par suite de la mort du passager, en ont été informées.

Cette décision est en effet très équitable, et il n'a certainement pas été dans la volonté du législateur de permettre des dénis de justice : la courte prescription de l'article 433, présumant au bout de ce laps de temps la renonciation au droit de poursuivre de la part de la victime, suppose au moins qu'elle ait eu connaissance de l'ouverture de ce droit.

Avant de clore définitivement cette section, nous devons en deux mots prévoir l'hypothèse où un contrat de transport unique est conclu,

(1) « On n'a pas voulu que la preuve d'un fait réprimé par la loi pénale pût encore être faite utilement au point de vue civil quand, par suite de la prescription, la répression pénale est impossible. Il y aurait là, a-t-on pensé, une sorte de scandale. Il n'y a, au contraire, assurément aucun inconvénient à ce que la répression pénale demeure possible, alors que l'action civile est éteinte par la prescription. » Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. VI, n° 1030, p. 152 et la note 1. En ce sens : Levillain, note D. 1903.1.91 : « La renonciation de la partie lésée à son action civile éteint cette action, bien que l'action publique continue de subsister ; il doit en être de même quand, d'après le droit civil ou le droit commercial, l'action civile se trouve prescrite avant que l'action publique ne le soit elle-même en vertu du Code d'instruction criminelle ; si en effet, aucun motif d'ordre public ne s'oppose à la survivance de celle-ci dans le premier cas, il ne s'en oppose pas davantage dans le second. — *Contrà* : A. Desjardins.

(2) Cons. d'Etat, 2 mai 1890, D. 91.3.104.

(3) Rapporté en note sous l'article 433, dans les *Codes Rivière*.

qui doit s'effectuer successivement partie par terre, partie par mer. Dans quelles conditions la prescription annale sera-t-elle alors opposable par le voiturier ?

Une question analogue d'applicabilité ou de non-applicabilité des fins de non-recevoir spéciales au transport des marchandises par mer, a divisé la jurisprudence.

Nous répondrons, avec la Cour de cassation, dans ses arrêts du 24 janvier 1870 et du 22 juillet 1873 (ce dernier rendu toutes chambres réunies), que l'unité de contrat n'empêche pas qu'il y ait eu en fait deux transports partiels distincts, qui sont régis chacun par des règles différentes au point de vue de la prescription, qu'il y a donc lieu, sans distinguer suivant que le transport terrestre a précédé ou non le transport maritime, d'appliquer séparément la prescription abrégée aux lésions survenues au cours du trajet en mer, et la prescription de droit commun à toutes blessures reçues dans la partie du transport par voie de terre (1).

SECTION III. — La prescription à l'étranger.

Les législations étrangères comportent généralement des délais de prescription plus courts, pour les actions fondées sur un délit pénal comme pour celles qui restent purement civiles, ce qui n'est certes pas à l'avantage des voyageurs. La raison en est que la plupart de ces législations ont édicté, en ce qui concerne la responsabilité des voituriers, des règles rigoureuses : on ne pouvait, dans ces conditions, les laisser sous la menace d'une poursuite durant trente ans. L'abrégement du délai de prescription s'y présente donc comme une consé-

(1) Civ. Cass., 24 janvier 1870, D. 70.1.101 ; Ch. réun. Cass., 22 juillet 1873, D. 74.1.207 (conclusions de M. l'avocat général Blanche) ; Aix, 19 novembre 1892, D. 95.2.202. — Appliquée au transport des voyageurs, cette doctrine échappe à une critique tirée de la difficulté d'apprécier à quel moment s'est produite une avarie à une marchandise. On a alors remplacé, pour les transports de choses, le moment où l'avarie s'est produite par l'époque de sa constatation : « C'est celui des deux parcours au terme ou au cours duquel l'avarie a été constatée qui détermine les prescriptions et fins de non-recevoir applicables » : Cass. civ., 2 décembre 1896, D. 97.1.554. — D'autres auteurs, considérant l'ensemble du transport comme formant un tout indivisible, ont proposé de ne tenir compte que de la nature du dernier transport, qui serait déterminant de la prescription à appliquer : le transport commencé par voie de terre s'achève-t-il par mer, on se référera aux prescriptions maritimes ; le transport commencé par mer s'achève-t-il par terre, l'action en responsabilité sera régie par la prescription de droit commun et cela, quelle que soit la partie du transport pendant laquelle les avaries se sont produites ou ont été constatées : Trib. com. Marseille, 28 juillet 1875, *Rec. Marseille*, 75.1.292 ; M. Audouin, dans une dissertation sous Nancy, 5 décembre 1894, D. 95.2.473, se rallie à cette manière de voir. — Voir encore sur la question : Lucien Péronne, *Des fins de non-recevoir et des prescriptions en matière de transports terrestres et maritimes*, p. 275 et suiv.

quence nécessaire de la responsabilité très spéciale imposée aux voituriers.

La loi anglaise restreint à un an à partir du décès de la victime la durée de l'action en indemnité (1).

La loi allemande du 7 juin 1871, généralement favorable aux chemins de fer, porte, par son article 8, à deux ans à compter du jour de l'accident, le laps de temps au bout duquel l'action en indemnité est prescrite. Le même délai court du jour de la mort de la victime contre ceux envers qui elle était tenue d'une obligation alimentaire, et n'est en aucun cas suspendu en faveur des incapables. C'est donc à proprement parler, un délai préfix plutôt qu'une prescription véritable (2).

La loi russe du 25 janvier 1878 restreint à un an l'exercice des actions en dommages-intérêts si l'accident a eu lieu sur un chemin de fer ou sur les voies fluviales intérieures, et en double la durée d'exercice pour les accidents de bateaux à vapeur survenus en mer. Il y a dans ces dispositions une abréviation du délai ordinaire de prescription, en faveur du transporteur. Dans l'un et l'autre cas, le délai court du jour de la mort ou de la blessure occasionnées par l'accident. Quant aux demandes ayant pour objet la modification du taux de l'indemnité, payable à époques fixes et successives, elles ne sont soumises à aucune prescription (3).

La loi suisse éteint au bout de deux ans les actions en indemnité. Les deux années courent du jour de l'accident, avec interruption du délai par l'ouverture de l'action, et par la représentation d'une réclamation écrite à l'entreprise, tant qu'il n'a pu être statué sur cette réclamation. Un nouveau délai de deux ans court à dater de la réception de cette représentation, et cette nouvelle prescription n'est pas interrompue par une nouvelle réclamation.

La loi belge, du 17 avril 1878, à l'instar de la loi française, unit l'action civile à l'action publique et subordonne la prescription de l'action en réparation à la prescription de l'action répressive chaque fois qu'il y a eu infraction pénale, donc chaque fois qu'il y a eu lésion de la personne, accident de voyageurs. Le législateur y a cependant ajouté, dans la loi du 30 mars 1891 (4), une faveur pour le voyageur blessé. « Lorsque l'action civile, poursuivie en même temps que l'action publique et devant les mêmes juges, ou poursuivie séparément, aura été régulièrement intentée en temps utile, la prescription, sauf désistement ou péremption, ne courra pas contre le demandeur pendant l'instance relative à la réparation du dommage causé par l'infraction. La

(1) *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1883 ; Fuzier-Herman, *Répertoire alphabétique*, V^o Chemin de fer, n^{os} 7493 et suiv.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 205.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1879, p. 648 et suiv.

(4) *Annuaire de législation étrangère*, 1892, p. 556.

prescription court à partir du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action. Les actions récursoires devront, à peine de déchéance, être introduites dans le délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours. »

La loi danoise du 26 mars 1898 comporte un article 4 ainsi conçu : « Les demandes d'indemnité devront être formées par les ayants droit devant l'administration des chemins de fer de l'Etat, le plus tôt possible, et au plus tard trois mois après l'événement ayant causé le dommage, ou, si le dommage ne s'est pas produit immédiatement après cet événement, trois mois après que le dommage est parvenu à la connaissance de la victime. L'instance en justice ne pourra être intentée que lorsque la demande aura été repoussée par l'administration, ou qu'il ne sera pas intervenu d'arrangement sur l'indemnité dans les trois mois de la présentation de cette demande. Le droit à indemnité sera prescrit si l'action n'a pas été introduite dans les deux ans du jour où le dommage s'est produit. »

La loi suédoise du 12 mars 1886, sur la responsabilité du dommage résultant de l'exploitation d'un chemin de fer, renferme l'action en dommages-intérêts dans les deux ans de l'accident.

Quant aux transports maritimes, MM. Lyon-Caen et Renault (1) nous donnent d'intéressants renseignements sur les fins de non-recevoir et les prescriptions admises en matière d'abordage par les principaux Codes de commerce étrangers. Pour dommages causés aux personnes, ils citent les Codes italien, roumain, portugais, espagnol, chilien, hollandais.

Nous ne mentionnerons ici que le Code de commerce allemand (art. 901-2º) qui, comme notre article 433, soumet à la prescription d'un an toutes actions d'indemnité pour abordage, avec cette différence toutefois que le point de départ de ce délai est à l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu.

Pour le surplus, nous renvoyons à ces auteurs.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. VI, nº 1033.

CHAPITRE V

LA PREUVE QUE LA VICTIME DEVRA FOURNIR.

L'incidence de la preuve eut une telle influence sur l'éclosion et le développement des théories proposées successivement au règlement de la responsabilité à raison des accidents de voyageurs, que nous n'avons pu nous défendre de mêler à la discussion générale et théorique, la répercussion des principes dont nous pesions la valeur sur la conséquence qu'avaient en vue les auteurs qui en traitaient. Et cela, dans l'intérêt même de la clarté de notre exposé, et dans le but d'y refléter, aussi fidèlement que possible, l'état d'esprit des réformateurs et l'âme des réformes préconisées.

Il ne faut pas oublier cependant que, si le point de savoir à qui incombera la charge de la preuve est le germe de discorde, l'intérêt le plus considérable des discussions que nous avons relatées et vers lequel convergent tous les efforts des juriscôultes et des tribunaux, la principale manière dont l'opposition des principes se manifeste dans les faits, il n'est que l'intérêt culminant du débat, il n'en est pas le seul ; et nous ne perdons pas une occasion dans le cours de ce travail, de marquer sur chaque point de détail élucidé les divergences pratiques qui découlent normalement de la différence des opinions doctrinales.

Nous avons donc sacrifié une logique rigoureuse et nous avons déjà beaucoup parlé de la preuve, sujet que nous aurions pu réserver pour en traiter complètement ici, à sa place.

Le rôle du juge étant d'appliquer la loi et les principes aux espèces déterminées, il faut que les parties lui fassent connaître ce qui s'est passé ; elles le feront au moyen des preuves. La chose peut être délicate ; tant pis pour celui à qui elle incombe. « En justice, on s'occupe moins de ce qui est que de ce qui est prouvé. Le fait qui n'est pas prouvé n'existe pas. Le fait contre lequel rien n'est prouvé existe. »

A-t-on la certitude de faire une lumière complète sur les événements et d'emporter la conviction du juge, on tâche cependant de rejeter sur l'autre partie les ennuis, les tracas et les périls inhérents à l'administration de la preuve, afin de n'avoir pas à se charger de recueillir et coordonner les éléments de cette démonstration, et de pouvoir attendre tranquillement les efforts de l'autre plaideur. Son rôle est ainsi

plus commode et plus sûr. *A fortiori* cette attitude expectante est-elle désirable si l'on craint de ne pouvoir pas fournir facilement les justifications requises ; c'est ce qui explique que les parties mettent tant d'apreté à rechercher le rôle de défendeur.

Quand on n'arrive pas à établir en effet la véritable réalité d'un fait, (le mot fait étant pris ici dans un sens très général pour désigner ce dont on a à convaincre le juge), la question prend une grande importance et c'est alors surtout qu'on parle du fardeau de la preuve.

En considérant à ce point de vue les dommages consécutifs au contrat de transport, on s'aperçoit que si théoriquement il n'y en a que deux classes : ceux qui sont imputables au voiturier et ceux qui ne lui sont pas imputables, pratiquement il y en a une troisième : ceux dont l'origine ne peut être prouvée, et tandis que la répartition des deux premières s'inspire de l'équité et de l'utilité sociale, la charge de la troisième sera uniquement supportée par celui qui doit prouver l'origine du dommage. Cette charge des cas douteux, qui suit la tâche de la preuve est, à proprement parler, le fardeau de la preuve. Que de plaideurs ont le bon droit pour eux et succombent, faute de pouvoir établir de façon suffisamment péremptoire le bien-fondé de leur prétention !

Avec la théorie traditionnelle, ce fardeau était particulièrement lourd. Car l'on ne considérait comme imputable à une personne que les dommages qui impliquaient une faute. Or il est toujours difficile de prouver une faute, et c'est à cause de cette difficulté qu'ont commencé les attaques contre la théorie délictuelle. « Les premières escarmouches en effet ont porté uniquement sur ce point. On voulait enlever à la victime la charge de la preuve, et on s'y ingéniait par mille moyens : en cherchant des présomptions dans le Code ou en donnant un contrat comme base à la responsabilité. » C'est que cette théorie aboutissait à rendre indirectement la victime responsable de la majorité des accidents, puisqu'elle lui refusait tout recours.

Toute recherche de responsabilité, a-t-on dit plus récemment, impliquant un choix, tendant à déterminer qui, de l'auteur ou de la victime d'un fait dommageable, en supportera le préjudice, il semble suffisant de faire supporter les conséquences de l'accident à la victime quand l'auteur n'en est pas découvert, sans lui laisser le poids de tous accidents dont l'auteur ne serait pas déclaré responsable. Que l'auteur d'un fait ne soit pas reconnu fautif, est-ce un motif péremptoire pour en laisser la responsabilité à la victime, ce qui équivaut en raison et sous peine d'enlever à la notion de faute toute signification, à la déclarer fautive toutes les fois que le voiturier ne l'est pas et quand même la cause de l'accident résiderait en lui ? En réalité, ni l'une ni l'autre des parties n'est en faute : pourquoi décider en faveur de l'une et au détriment de l'autre ? Pourquoi surtout décider au préjudice de la victime qui sou-

ven n'y peut rien et non pas plutôt au préjudice de celui qui a posé l'acte, le fait dommageable, de celui qui possède ou se servait de la chose néfaste, de celui dont l'activité dirigeait l'entreprise qui par son fonctionnement irrégulier a occasionné l'accident ?

A la recherche de culpabilité, on substituera donc une simple recherche de causalité, et dans ce système nouveau, la victime devra sans doute établir toujours son droit à l'indemnité, mais cette preuve sera beaucoup allégée. Il lui suffira de dire comment le fait dommageable se rattache au voiturier et déjà elle aura droit à une certaine réparation. Puis, chacune des parties s'attachera à détruire, dans l'apparence des faits, ce qui lui est défavorable et à faire ressortir ce qui est défavorable à son adversaire. L'auteur, pour diminuer la charge qui lui incombe, mettra en relief l'activité de la victime ; il pourra également se prévaloir de l'influence prise par une force extérieure.

« Mais, tout point de vue moral et métaphysique étant écarté, ces recherches, ces preuves ne sauraient être la plupart du temps bien difficiles à faire... Avec la théorie traditionnelle, prouvez une faute, si minime soit-elle, et vous serez pleinement indemnisé ; mais vous aurez beau prouver mille faits non fautifs d'une importance indéniable, vous n'aurez rien. Avec le principe nouveau, les dommages dont l'origine restera impénétrable seront fort rares, les inconvénients du fardeau de la preuve réduits au minimum et une plus large satisfaction donnée à la justice et à l'équité » (1).

Quoi qu'il en soit, imposer au voyageur ou au voiturier une preuve quelconque, c'est le condamner par avance à succomber toutes les fois qu'il n'arrivera pas à fournir cette preuve, soit que l'origine de l'accident reste inexpliquée, soit que la cause en demeure inconnue, soit enfin dans la théorie de la faute que la culpabilité de l'auteur de ce fait reste douteuse ou insuffisamment établie. Le préjudice restera à la charge de celui à qui incombait la preuve, contre qui tourne et se résout, comme l'a dit M. Labbé, « l'impossibilité de pénétrer le mystère de l'événement ».

Rechercher sur qui pèse le fardeau de la preuve, c'est donc se demander sur qui pèse *a priori* la responsabilité, et comment celui-là peut et doit s'en décharger.

Etant donné que c'est à celui qui verse un fait nouveau dans le dialogue judiciaire aux fins d'en tirer certaines conséquences, à produire

(1) On voit qu'avec le système du risque, si la victime obtient plus facilement une indemnité, par contre cette indemnité ne sera jamais intégrale pour le voyageur. Un fait au moins sera toujours attribué à son activité dans le dommage : il s'est volontairement confié au voiturier, est venu dans le rayon d'action de son entreprise, ou dans son véhicule... ce qui commande déjà une évaluation de l'indemnité moindre que la réparation intégrale et justifie le principe de l'indemnité forfaitaire, qu'a d'ailleurs adopté la loi de 1898 relative aux accidents industriels.

la preuve de ce fait s'il est dénié par l'adversaire, le voyageur ou ses représentants devront toujours pour rendre leur recours recevable et établir le bien-fondé de leur prétention, prouver les faits sur lesquels ils se basent : qu'un accident de transport s'est produit, qu'une lésion physiologique s'en est suivie et que de cette lésion un préjudice est résulté (1).

Ces propositions se trouvent vérifiées, quelle que soit l'opinion que l'on ait sur le fondement de la responsabilité : c'est là en quelque sorte une preuve préjudicielle, très généralement des plus faciles, nécessaire cependant.

Il est clair qu'il faille que la lésion soit survenue au cours de l'exécution du contrat de transport et provienne à un titre quelconque de l'industrie du voiturier. Si la cause n'en peut être exactement déterminée, à qui sera-ce à prouver que la lésion a bien sa cause dans le transport ou que le décès est dû à un accident et non à une maladie ? Le système délictuel met ces premiers éléments de preuve à la charge de la victime, au même titre d'ailleurs que la preuve complète. Le système contractuel motive la même solution par ce fait que le voiturier ne peut refuser les voyageurs blessés, à la différence des marchandises qu'il peut refuser si elles sont mal emballées (2). La même raison vaudrait dans le système du risque : le voiturier est sans doute responsable de plein droit, encore cette responsabilité est-elle limitée aux accidents qui peuvent se rattacher à son activité ; la victime le prétend, à elle donc de le démontrer ; et c'est seulement quand elle aura établi avoir été blessée pendant le cours de l'exécution du contrat de transport que le voiturier sera : soit présumé responsable, soit responsable de plein droit (3).

(1) Ils jouissent pour établir ces différents points, de tous modes de preuve de droit commun, y compris la preuve par témoins, quel que soit le chiffre des dommages-intérêts réclamés. Les faits eux-mêmes en seront souvent une preuve suffisante et toute faite.

(2) Labbé, *Revue critique*, 1886, p. 436. — Cette particularité n'avait pas été signalée dans le système contractuel avant M. Labbé.

(3) Après la loi de 1898, une discussion s'est ouverte à ce sujet : certaines Cours ont soutenu que pour échapper à la responsabilité légale, le patron avait l'obligation de prouver que la lésion ou le décès ne sont pas dus à un accident de travail, mais à l'effet d'une maladie : Rennes, 17 décembre 1900, S. 1901.2.204 ; Lyon, 22 février 1900, *Gaz. Pal.*, 1900.1.464. La majorité des tribunaux et la Cour suprême croient, au contraire, que c'est ajouter à la loi une rigueur que le législateur n'a pas admise : Cass., 10 juin 1902, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 20 juin 1902 ; Paris, 1^{er} mai 1900, S. 1900.2.281 ; D. 1901.2.9.

Il sera toujours facile de prouver que la blessure ou la mort provient du transport, ces genres d'accidents se rattachant généralement à une perturbation dans le cours normal de l'exploitation ou étant occasionnés par un choc violent qui ne va pas sans laisser de traces ou au moins sans attirer l'attention. La preuve alors jaillit des faits eux-mêmes. Mais le débat acquerrait une importance considérable

La victime doit prouver enfin le préjudice qu'elle en a éprouvé, car on ne peut introduire une instance devant un tribunal quelconque sans justifier d'un intérêt. Nous avons déjà mentionné ce point et nous nous expliquerons bientôt sur la nature de ce préjudice.

Ces prodromes établis, commence la difficulté véritable.

On comprend que nous ne puissions plus ici marquer les diverses nuances d'entre les multiples théories, ce qui serait allonger outre mesure notre exposé et nous entraînerait à des redites continuelles. Conformément à la règle que nous nous sommes tracée, nous examinerons tour à tour la charge de la preuve dans le recours délictuel et contractuel. Vu l'importance de la question, nous dirons cependant très rapidement, après avoir épuisé la théorie des deux fautes, le fonctionnement de la preuve dans le système de l'Unité et dans le Risque professionnel.

SECTION I. — La preuve dans la théorie des deux fautes.

L'étendue de l'obligation imposée au voyageur de justifier sa demande variera suivant la nature et l'origine du recours que l'on accorde à la victime; l'influence du caractère contractuel qu'on lui reconnaît parfois est prépondérante sur les règles de la preuve, au point de devenir dans certains cas pour l'action en responsabilité une question de vie ou de mort.

§ 1. — Recours délictuel.

Le voyageur excipe-t-il d'une faute délictuelle, aucun principe nouveau ne venant ici modifier les données générales de la dévolution de la preuve, les règles posées en l'article 1315 s'appliqueront sans difficulté. Le fardeau de la preuve incombe naturellement à « celui qui prétend modifier à son profit une situation déjà existante, à celui qui allègue un fait nouveau contraire à la position acquise de l'adversaire : *Onus probandi incumbit actori*. Si celui contre qui une allégation est produite se borne à la repousser par une dénégation, sans formuler une autre allégation, il n'a évidemment aucune preuve à faire : *Probatio incumbit ei qui dicit, non ei qui negat*. Mais s'il oppose à titre de dé-

au cas de lésion interne ou de trouble physiologique que la victime prétendrait consécutif à un traumatisme et deviendrait fort délicat au cas où elle attribuerait au choc survenu une conséquence (telle qu'un accouchement prématuré) que le fonctionnement normal de l'industrie des transports eût aussi bien pu amener. C'est alors plus spécialement le rapport de cause à effet qui est en jeu ; les cas incertains seront fréquents ; de la solution de la question en litige dépendra souvent l'allocation ou la non-allocation de l'indemnité.

fense un fait contraire à la situation que l'adversaire a déjà démontrée être la sienne, il devra prouver ce fait : *Reus in excipiendo fit actor*. Il importe peu, dans tous les cas, que le fait allégué ait un caractère négatif ou positif, car tout fait négatif peut-être ramené à un fait positif différent ou contraire, et la partie qui, ayant la preuve à sa charge ne parvient pas à la fournir doit succomber dans l'instance, puisque la prétention reposant sur le fait allégué et non prouvé, ou insuffisamment prouvé, doit être écartée : *Actore non probante, reus absolvitur* » (1).

Or, ici, le voyageur se plaint d'un délit ou d'un quasi-délit dont il serait victime ; il fonde sa prétention sur les articles 1382 et 1383 du Code civil, comme une personne quelconque blessée par suite d'une cause quelconque : le voiturier ne s'étant engagé à rien de plus envers lui qu'à le faire parvenir à tel endroit en un temps donné, l'accident ne se rattache à aucun rapport juridique particulier entre voyageur et voiturier. La situation normale et habituelle des individus l'un envers l'autre est de n'être tenus de rien ; le voyageur prétend qu'à raison de l'accident le voiturier est tenu de réparer les conséquences qui en sont résultées : à lui donc de fonder sa prétention, de fournir toutes les preuves nécessaires pour en justifier la légitimité ; il prétend que le voiturier, en l'exposant imprudemment à des dangers plus ou moins graves, en ne prenant pas toutes les précautions nécessaires pour le mettre à l'abri de l'accident qui lui est arrivé, a commis un quasi-délit ou un délit ; à lui naturellement de rapporter la preuve de cette accusation, en un mot d'avancer la preuve complète que le dommage est la résultante d'une faute imputable au transporteur.

Ce qui comporte d'abord : la preuve d'un devoir légal établi à la charge du voiturier et à son profit, *neminem injuria lædere* ; puis la preuve d'une infraction à ce devoir, la réalisation d'un dommage ; enfin le rapport de cause à effet entre l'infraction et le dommage.

Mais quand la victime a ainsi prouvé la blessure préjudiciable qu'elle a subie, il lui reste à établir, et c'est le point délicat, l'imputabilité du fait infractionnel et dommageable à la personne poursuivie, au voiturier, c'est-à-dire que ce fait émane de son activité et constitue une faute à sa charge (2).

(1) Huc, *Commentaire théorique et pratique de droit civil*, t. VIII, nos 218 et 223.

(2) Le tribunal de commerce de St-Etienne, le 26 avril 1901, a déboulé un demandeur parce que le fait qu'il reprochait à la Compagnie P.-L.-M. (avoir fait monter dans son compartiment de seconde des voyageurs de troisième) était autorisé par un règlement intérieur de cette Compagnie ayant force de loi à l'égard du public, et partant n'était pas une faute. *Le Droit*, 3 mai 1901.

Remarquons soigneusement l'exigence de la relation de cause à effet entre la faute relevée à la charge du voiturier et l'accident : la faute seule du voiturier ne donne aucun droit à la victime, et le préjudice lui donne seulement un recours

Le voiturier ne pouvant être condamné à réparation qu'autant que sa faute déterminée, sera prouvée directement par le réclamant, ou au moins rendue évidente par un ensemble de présomptions graves, précises et concordantes. faute par le demandeur de rapporter cette preuve, sa demande n'est pas établie et doit être rejetée, sans que le défendeur ait à prouver un fait sur lequel il fonde une exception de libération. Et si la cause de l'accident reste inconnue ou insuffisamment précisée, comme aucune présomption légale ne le grève, le voiturier bénéficiera du doute et la victime qui ne peut éclaircir le fait dommageable lui-même, ne pouvant *a fortiori* y découvrir une faute, se verra déboulée de toute action en indemnité.

L'important pour elle sera donc de démêler les circonstances de l'accident afin d'arriver à en préciser la cause ; le nœud de la difficulté est ici comme dans toute question de responsabilité, de connaître le fait qui a causé l'accident (1) pour établir ensuite qu'il est imputable comme une faute au voiturier.

C'est cette charge qui à bien des yeux, a paru écrasante, qu'on a trouvée peu proportionnée aux moyens d'investigation dont jouit la victime, par suite injuste, et qu'on a cherché de multiples manières à lui enlever.

Le moment nous semble venu de nous demander si réellement, la preuve qu'on demande au voyageur est si difficile qu'on veut bien le dire, impossible même comme le disent certains, s'il est vrai que la mettre à sa charge soit lui faire supporter en fait la majorité des accidents.

I. — *Facilités accordées à la victime pour faire sa preuve.*

1. — *Moyens de preuve.* — D'après ce que nous venons de dire, il s'agit ici de la preuve d'un simple fait. La victime pourra donc la faire très généralement, par tous les moyens de preuve possibles, sans restriction aucune et quelle que soit la valeur de la demande.

L'article 1341, qui exige une preuve littérale pour toutes demandes excédant la valeur de 150 francs ne s'applique — ainsi le veut l'esprit

contre l'auteur coupable. Cass. Req., 27 mai 1895, D. 96.1.213 ; Req., 12 janvier 1897, D. 97.1.71 ; 22 décembre 1897, D. 99.1.85 ; Civ., 22 février 1898, D. 1901.1.423 ; 13 mars 1900, D. 1900.1.588 ; Req., 19 janvier 1903, D. 1904.1.107 ; Lyon, 7 octobre 1903, Gaz. Trib., 8 janvier 1904 ; et les juges du fond ont un pouvoir souverain pour apprécier l'existence de cette relation, indispensable pour qu'une faute puisse entraîner pour son auteur l'obligation de réparer le préjudice souffert. — Voici deux espèces dans lesquelles il a été jugé qu'une infraction aux règlements n'entraîne pas la responsabilité du voiturier, parce que l'accident ne provenait pas de cette faute : Cass. civ., 21 février 1898, S. 98.1.525 (Il était prouvé que le train avait dépassé les limites de vitesse fixées) ; Trib. civ. Marseille, 7 janvier 1890, Rec. d'Aix, 90.2.116 (La voiture était conduite par un cocher âgé de moins de seize ans).

(1) Ce fait connu, le juge n'a plus qu'à décider s'il constitue une faute, un manquement aux obligations des parties. Mais pour connaître ce fait, le juge ne peut s'adresser qu'aux parties ; elles seules peuvent le révéler et éclairer le tribunal.

de la loi —, qu'aux actes juridiques, qui ont pour résultat direct et nécessaire de créer, de transférer, de modifier, de confirmer, de reconnaître ou enfin d'éteindre un droit ou une obligation, mais non aux simples faits qui par eux-mêmes et par eux seuls n'engendrent ni obligation ni libération (1).

Le voyageur, s'appuyant uniquement sur l'accident de transport qu'il prétend être un délit ou un quasi-délit, et dont il lui a évidemment été impossible de se procurer par avance une preuve écrite, pourra donc indéfiniment et quel que soit le chiffre des dommages-intérêts qu'il réclame, utiliser la preuve par témoins et par simples présomptions, conformément aux règles écrites aux articles 1348-1^o et 3^o, et 1353 du Code civil.

Bien que les juges ne puissent, en l'absence d'un texte formel (article 1350, C. civ.), créer des présomptions légales, dispensant de toute autre preuve celui qui les invoque, et dussent se borner à constater, après emploi des modes légaux de preuve, l'existence des situations auxquelles la loi elle-même a attaché une présomption, ils peuvent, aux termes de l'article 1353, admettre, si la matière les comporte, des présomptions de l'homme, abandonnées aux lumières et à la prudence des magistrats, suffisantes pour engager la responsabilité pourvu que, corroborées par d'autres circonstances de la cause, elles soient graves, précises et concordantes.

La jurisprudence ne s'est pas fait faute de profiter de cette faculté pour améliorer encore une situation qui, il faut le reconnaître, était des meilleures parmi celles qu'un demandeur peut rêver, et ce faisant, elle s'est même éloignée peu à peu de l'application stricte et rigoureuse des principes de la faute : nous avons montré comment, en cas de violation des règlements administratifs, en cas de déraillement ou de collision (2), en cas de chute de voyageur par une portière, elle considérait que dans le genre d'accident, il y avait présomption de fait suffisante pour que la faute du voiturier soit considérée comme prouvée, sans plus ample recherche, les accidents de cette nature provenant généralement de la faute des Compagnies de chemins de fer. On a appliqué aussi, nous le verrons bientôt, un système de présomptions analogue en matière de sinistres maritimes, de façon à abandon-

(1) Baudry-Lacantinerie, *Traité élémentaire de droit civil*, t. II, n^o 576 ; Planiol, t. II, n^o 1109. « La disposition de l'article 1341 est applicable aux seuls « actes juridiques », elle est entièrement étrangère aux faits purs et simples, tels qu'un accident, une blessure, un incendie, etc., alors même que ces faits seraient productifs ou extinctifs d'une obligation. Les faits purs et simples peuvent toujours être prouvés par témoins ou par indices (Cass., 2 mai 1892, D. 93.1.316). On ne pouvait songer à obliger ceux qui en souffrent ou en profitent à s'en ménager une preuve écrite. »

(2) Toulouse, 19 mai 1886, *La Loi*, 17 juillet 1886.

ner la rigueur des principes et à ne plus exiger la preuve de la relation de cause à effet entre la faute et l'accident, ce qui est décharger considérablement la victime. L'extension de ces présomptions de fait a même été un premier moyen d'arriver au renversement de la preuve au profit de la victime. A l'existence du fait est rattachée une présomption de causalité et même de culpabilité, de telle sorte que, lorsque le demandeur aura établi le fait irrégulier lui-même qui a causé le dommage, la collision par exemple (1), il aura rempli toute l'obligation qui lui incombe, au lieu d'avoir encore à établir que ce fait est dû au voiturier et qu'il lui est imputable à faute.

A ce premier point de vue donc, la situation de la victime, qui jouit de tous les modes de preuve possibles, est des meilleures.

2. — *L'accident de chemin de fer et l'accident maritime.* — Ces deux situations spéciales ont surtout attiré l'attention comme présentant un caractère de gravité exceptionnelle, tant à raison des grandes vitesses obtenues que du nombre de personnes convoyées, et des risques propres à ces genres de locomotion ; non seulement, elles offrent de grands dangers, mais surtout, elles sont particulièrement défavorables au voyageur par leur caractère technique. Et c'est à propos de ces espèces particulières de transports que l'on s'est évertué à mettre en lumière les difficultés que doit rencontrer la victime à démêler une preuve de faute ou une cause d'accident, elle qui est totalement ignorante de l'art nautique ou des règles d'exploitation d'une voie ferrée. « Sur une voie qui n'est plus tout à fait dans les conditions voulues, dit M. Sainctelette (2), une machine, marchant à une vitesse légèrement irrégulière, traîne des voitures moins bien attelées que d'habitude ; un déraillement se produit, dont les suites sont funestes ; quel service le juge déclarera-t-il en faute, et dans ce service quel préposé ? Voilà une instruction qui s'ouvre, avec enquêtes, contre-enquêtes, expertises, contre-expertises et le reste. Elle dure plusieurs années et très souvent se termine par un non-lieu. Que deviendra, cependant, l'humble voyageur, pauvre diable sans autres ressources que le travail de ses bras dont peut-être il a fallu l'am-

(1) En cas d'abordage d'un navire à l'ancre par un navire en marche, les tribunaux admettent généralement qu'il a une présomption de faute pesant sur ce dernier, le navire au mouillage n'ayant aucune manœuvre à faire pour éviter le navire abordeur. Si le navire présumé en faute prétend que l'autre n'avait pas pris les précautions requises ou s'est mouillé en dehors des limites permises, ou que l'événement s'est produit par force majeure, c'est à lui d'en faire la preuve. : Aix, 20 décembre 1897 ; *Rev. int. du dr. marit.*, t. XIII, p. 509 ; Trib. com. Nantes, 24 novembre 1897, *ibid.*, t. XIII, p. 655 ; Trib. com. Marseille, 30 juillet 1898, *ibid.*, t. XIV, p. 377 ; Trib. com. Havre, 12 juillet 1898, *ibid.*, t. XIV, p. 81 ; Aix, 31 octobre 1899, *ibid.*, t. XV, p. 311 ; Paris, 28 avril 1898, D. 99.1.468. — *Contrà* ; Trib. Anvers, 4 juin 1896, *Jurisp. du port d'Anvers*, 96.1.324.

(2) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 39.

puter ? Que lui fait, à lui, que ce soit de la voie ou de la traction que la négligence provienne, qu'il faille pour trouver le coupable, descendre jusqu'au piqueur ou remonter jusqu'au directeur général ? Il n'a traité avec aucun de ces personnages. Il ne s'est enquis d'aucun de ces services ». Et c'est pour avoir aperçu la cruauté qu'il y avait à exiger une preuve précise alors qu'*a priori* la Compagnie, responsable de tous ses préposés, était certainement en faute, que l'on dut adopter des présomptions de fait.

Mais, dans ces cas précisément, répondent les adeptes de la théorie délictuelle, le voyageur a bien des moyens de faire sa preuve et se trouve dans une situation bien préférable à celle d'un demandeur ordinaire :

1° S'agit-il du transport par chemins de fer, de multiples mesures préventives ont été prises contre les accidents ; des règlements, décrets, circulaires, arrêtés, décisions ministérielles les prescrivent (1), et le voyageur qui pourra prouver que le transporteur n'a pas observé, soit un point quelconque de cette minutieuse réglementation administrative, soit les règles techniques de l'exploitation, soit encore les précautions nécessaires, est déjà en très bonne posture, puisque les tribunaux se contentent parfois de cette preuve ; s'il peut établir en outre que cette inobservation a été la cause de l'accident, sa preuve sera parfaite.

Mais la chose difficile, dira-t-on, est de découvrir cette violation. Voici qui y aidera :

Aussitôt qu'un accident s'est produit, de quelque nature qu'il soit et quelle que soit son importance, catastrophe ou accident individuel, une série de mesures administratives sont prescrites aux Compagnies, aux commissaires de surveillance, aux ingénieurs du contrôle, aux préfets, aux procureurs de la République.

Aux termes de l'article 55 du décret des 1^{er} mars et 23 août 1901 : « Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration par la Compagnie ou par ses agents au commissaire de surveillance administrative de la circons-

(1) Voir notamment le décret du 1^{er} mars 1901, modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (publié au *Journal officiel* du 4 mars 1901 et rectifié au *Journal officiel* du 23 août 1901) ; et les prescriptions prises à la suite des deux importantes enquêtes de 1855 et de 1879 « sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation » et « sur les moyens de prévenir les accidents ». Le Comité de l'exploitation technique provoque sans cesse la publication de nombreux arrêtés et circulaires prescrivant des mesures en vue d'éviter les accidents. Sur ces mesures, voir : Wasselin, *op. cit.*, « Introduction » ; Cavaré, *op. cit.*, ch. II, *Réglementation et contrôle de l'Etat*, p. 12 et suiv. — Pour leur énumération complète, se reporter à Lamé-Fleury, *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, et pour la suite, au *Bulletin annoté des chemins de fer*, qui paraît chaque année. — Cette réglementation est applicable aux chemins de fer d'intérêt local (Art. 57, Décret du 6 août 1881 ; Art. 77, Décret 1^{er} mars 1901) et au chemin de fer Métropolitain de Paris (Loi du 30 mars 1898).

cription. Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la Compagnie exploitante avisera en outre, par la voie la plus rapide, le ministre des travaux publics (1), le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation. Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique et, en tous cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra être également transmis au procureur de la République. »

Les commissaires de surveillance administrative, pour la partie de leurs fonctions qui concerne notre matière (2), doivent veiller à la stricte application de ces prescriptions comme de toutes celles du décret de 1901, et généralement de tous règlements d'exploitation. En cas d'accident entraînant mort ou blessures, ils se transportent le plus promptement possible sur le lieu de l'accident, en constatent les circonstances et les causes présumées dans un procès-verbal, et après s'être assurés que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été averties, ils adressent ce procès-verbal en double original, aux procureurs de la République et aux ingénieurs du contrôle sous les ordres desquels ils se trouvent. L'ingénieur en chef, dans la huitaine du jour où il aura reçu ces procès-verbaux, transmettra au procureur de la République ses observations et son avis (3) afin d'aider à sa conviction sur ces matières spéciales, quelquefois d'une appréciation délicate et souvent de nature technique.

Cette rapidité nécessaire de la première enquête vient enlever toute valeur à l'argument que M. Saintelette tire de sa prétendue lenteur ; l'intervention presque instantanée du commissaire de surveillance administrative sauvegarde les intérêts des victimes, puisqu'il fait les premières constatations circonstanciées, pendant que les victimes et leurs familles ne pensent qu'aux premiers soins et soulagements à se procurer, et avant que « les agents de la hiérarchie ordinaire des chemins de fer, tous plus ou moins intéressés à éviter une responsabilité aient eu le temps, toujours suivant les expressions de M. Saintelette, de maquiller les lieux et de préparer le système de défense ».

Le développement subséquent de l'enquête administrative, avec sa procédure minutieuse et détaillée, les procès-verbaux et rapports obligatoires auxquels il a été procédé seront un précieux appoint pour

(1) Avis doit être envoyé au ministre des travaux publics de tout accident ayant atteint des personnes : circulaires ministérielles du 22 novembre 1844 et du 31 juin 1886.

(2) L'organisation de ces commissaires remonte au décret du 30 mai 1895. Il ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire ; ils sont en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

(3) Loi du 27 février 1850, articles 3 et 4, §§ 1 et 2 ; Arrêté et circulaire ministérielle du 15 avril 1850.

la victime, dans l'enquête judiciaire ou l'expertise qui, avant faire droit, pourrait être ordonnée sur la demande des parties ou d'office ; et même, en l'absence de cette mesure spéciale d'instruction, pour prouver sa prétention (1). Car si son ignorance en matière de règlements, de signaux, d'ordres de service, ne lui permet pas à lui seul de contrôler la régularité du service et de déterminer la part de responsabilité de la Compagnie dans l'accident, les enquêtes et expertises qui en sont toujours la conséquence, lui permettront d'appuyer sa demande en dommages-intérêts sur des arguments précis et irréfutables, puisque le tribunal pourra et devra même lui en ordonner communication, afin de lui donner toutes facilités dans sa recherche de la cause et du principe des accidents.

2^o S'agit-il d'un transport maritime, qui livre à l'Océan des centaines d'existences, avec des chances très réduites de sauvetage en cas de sinistre, des mesures préventives sont édictées également pour diminuer les mauvaises chances de mer, et dont la sanction est rigoureuse pour le voiturier.

L'article 225 du Code de commerce impose à tout capitaine l'obligation de faire visiter son navire avant de prendre charge, et le règlement de 1866, article 186 (2) prescrit à cet effet deux visites des experts-visiteurs, dont il fixe l'objet. Après chaque visite, un procès-verbal en est déposé au greffe du tribunal de commerce et de la justice de paix ; extrait en est délivré au capitaine, qui doit conserver cette pièce à son bord.

Les bâtiments à vapeur et les paquebots des Compagnies subventionnées sont soumis en outre à des visites spéciales, quant à la composition de la commission qui en est chargée et quant aux points sur lesquels doit porter leur examen (3).

Si le capitaine a négligé quelque-une de ces formalités, le navire est présumé, sauf preuve contraire, parti en mauvais état de navigabilité (4). Si donc le capitaine n'arrive pas à prouver que son navire était, lors de son départ, en état de tenir la mer et de parfaire sa traversée, ce qui, par suite précisément de l'absence des procès-verbaux de visite, lui sera bien malaisé, voilà un cas où la preuve de la victime sera presque supprimée, puisqu'il s'agit d'une simple vérification de procès-verbaux à demander (5).

(1) Remarquons toutefois que, ni le procès-verbal de l'ingénieur en chef du contrôle, ni les conclusions de l'expertise ne lieraient le juge. Ils ne peuvent servir que d'instruments d'information et de conviction.

(2) Reproduisant la loi du 9 août 1791, articles 1 et 2.

(3) Voir Wasselin, *op. cit.*, p. 10 ; et Lyon-Caen et Renault, t. V, n° 545.

(4) Cass., 17 avril 1834, *D. Rép.*, V^o *Droit maritime*, n° 390 ; Rouen, 14 juin 1876, *Le Droit*, 3 septembre 1876 ; Trib. Havre, 2 mai 1882, *Gaz. Pal.*, 82.2.108.

(5) A l'inverse, l'existence de ces certificats de visite fait présumer que l'accident ne provient pas du mauvais état du bâtiment, au départ. Mais il peut aussi être prouvé, nonobstant et contre ces procès-verbaux, que le navire n'était pas en état de

Des mesures spéciales ont été prises pour éviter les abordages maritimes. Sur l'initiative de l'Angleterre et de la France, il a été publié en 1862 un règlement général ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, révisé à plusieurs reprises et en dernier lieu en 1897 (1), auquel ont adhéré toutes les grandes puissances maritimes. Lorsque les règles contenues dans ce règlement ont été observées, les juges présumant le cas fortuit, tandis qu'ils présument la faute du capitaine qui les a violées (2). Leur inobservation entraîne contre le capitaine qui les a méconnues une présomption de responsabilité qui a pour effet un renversement de preuve très favorable aux passagers ou à leurs représentants, ignorants du métier de marin. Toutefois, il ne s'agit plus ici de présomptions légales, impossibles à suppléer dans le silence de la loi, mais de présomptions de fait que les tribunaux admettent très généralement pour éviter les difficultés qui peuvent s'élever quant à l'existence d'une faute.

Mentionnons encore une loi du 10 mars 1891 (3) destinée, elle aussi, à prévenir les collisions en mer.

Indépendamment de ces minutieuses mesures préventives dont l'inobservation tiendra souvent lieu de preuve suffisante, des renseignements précieux seront fournis aux plaideurs par le livre de bord, sorte de journal de l'administration du capitaine, où il doit consigner tous les faits de nature à soulever des contestations entre chargeurs, passa-

naviguer : article 297 C. com. ; Cass., 24 mars 1854, D. 54.1.215 ; Bordeaux, 4 juillet 1859, D. 60.2.83 ; Trib. com. Havre, 11 novembre 1884, *Rev. intern. du droit maritime*, 1885-86, p. 141 ; Bordeaux, 16 mars 1887, *ibid.*, 1887-88, p. 171 ; Trib. com. Havre, 5 mai 1890, *ibid.*, 1890-91, p. 162 ; Trib. com. Anvers, 23 novembre 1885, *ibid.*, 1886-87, p. 70 ; Havre, 1^{er} décembre 1896, *ibid.*, t. XII, p. 461 ; 2 août 1892, *ibid.*, t. VIII, p. 338 ; Cass., 12 octobre 1892, *ibid.*, t. VIII, p. 277. — *Contrà* : Marseille, 26 mars 1899, *ibid.*, t. XV, p. 162 ; Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *Gaz. Trib.*, 15 juillet 1900 et Paris, 19 janvier 1900, *Gaz. Pal.*, 23 janvier 1900.

(1) Ce règlement est approuvé par un décret du 21 février 1897 (*Journal officiel* du 25 février 1897) et punit toutes infractions aux règles prescrites par les décrets en vigueur sur les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, les manœuvres prescrites en cas de rencontre, etc. Notons cependant que les règles qu'il édicte ne sont pas absolues : on lit, en effet, à l'article 23 que, en suivant et interprétant ces prescriptions, on doit tenir compte de toutes les péripéties de la navigation, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer à s'écarter de ces règles, pour éviter un danger immédiat ; et à l'article 28, qu'aucune de ces prescriptions ne doit entraver l'application des règles spéciales dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière, ou enfin dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

(2) Trib. Com. Eu, 28 janvier 1898, *Gaz. Pal.*, 16 mars 1898 : « Les règlements de marine internationaux prescrivent aux capitaines de doubler leurs amarres en cas de mauvais temps : le capitaine qui ne s'est pas conformé à cette prescription usuelle doit être réputé en faute et par suite responsable de l'abordage provenant de ce que son ancre de mouillage ayant chassé, n'a plus été suffisante pour retenir son navire et a laissé ce dernier dériver sur un navire voisin. »

(3) *Journal officiel* du 12 mars 1894.

gers et armateurs, et le rapport de mer dressé par lui dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, ou même après la perte du navire, et déposé au greffe du tribunal de commerce. Ce rapport doit contenir entre autres choses « les accidents qui auraient pu arriver pendant la traversée » (1), et généralement tous événements de mer survenus au cours du voyage, de façon à éclairer sur les causes des accidents et des sinistres. Comme on pourrait craindre que le capitaine n'y présente les événements de la navigation sous un jour qui lui soit favorable et non conforme à la vérité, l'exactitude en est vérifiée et garantie par l'interrogatoire des gens de l'équipage et des passagers (2).

Cette facilité, à la différence des précédentes, qui ne sont accordées par la force des choses qu'aux victimes à la suite de naufrage ou de collision, profite même aux victimes d'accidents presque toujours individuels, survenus à bord, sans que le navire ou le matériel en souffre.

Si le capitaine a négligé ou mal tenu son livre de bord, il est, sauf preuve contraire, responsable de tous événements ; s'il omet de faire le rapport de mer, fait un rapport irrégulier ou attend pour le faire, plus de vingt quatre-heures après l'arrivée, il est présumé encore avoir causé par sa faute les accidents survenus durant le voyage (analog. art. 228, C. com.). Etant donné qu'à moins de disposition expresse, la preuve n'est exclue contre les présomptions légales qu'autant que sur leur fondement la loi annule certains actes ou refuse l'action en justice, selon l'article 1352 du Code civil, cette présomption peut être détruite par la preuve contraire.

En dehors même de ces présomptions, chaque fois que dans ces documents, le passager pourra puiser la preuve que la Compagnie de navigation ou le capitaine n'ont pas observé toutes les règles prescrites par la science nautique, le législateur et l'administration, sa preuve sera déjà en très bonne voie.

De ce double examen il suit donc que si notre sujet est particulièrement passionnant dans les grandes entreprises de transports à vapeur, c'est là aussi que les victimes sont les mieux protégées par une

(1) Article 242 du Code de commerce et ordonnance du 29 octobre 1833 (article 10, 5^o).

(2) Le rapport de mer vérifié n'est plus suspect et fait preuve au profit du capitaine comme contre lui, avec cette différence toutefois que, lorsqu'il est invoqué par le capitaine à sa décharge les tiers peuvent combattre cette présomption de véracité par tous modes de preuve, tous moyens, toutes particularités et toutes circonstances de nature à en faire suspecter la sincérité ou l'exactitude, tandis que si des tiers s'autorisent de ses énonciations à l'encontre du capitaine, ce dernier, dont elles émanent, n'est pas admis à les contester. Non vérifié, il fait preuve contre le capitaine, mais non à son profit (art. 247, 2^e alin.), par application de la règle selon laquelle une personne ne saurait se créer de titre à elle-même : sauf le cas d'obstacle insurmontable à la vérification. Sur la force probante du rapport de mer : voir Lyon-Caen et Renault, t. V, n^o 612, p. 408 ; Arthur Desjardins, *op. cit.*, t. II, n^{os} 547 et suiv., 569 et suiv. ; Rennes, 12 février 1890, D. 92.2.225, et note 2 de la page 226.

série de mesures préventives, de mesures d'instruction, et de présomptions, qui viennent compenser ce que la cause de l'accident a de plus mystérieux et de plus technique.

Quant aux Compagnies d'omnibus et de tramways, aux voitures publiques, elles ont également des règles précises à observer, l'autorité publique étant intervenue pour veiller à la sécurité des voyageurs et imposer des précautions à tout entrepreneur de transports. Aux Compagnies concessionnaires de tramways sont imposés un cahier des charges et diverses prescriptions réglementaires (1) ; pour les voitures, ont succédé au décret du 10 août 1852 portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques, divers règlements de voirie concernant la circulation sur les routes ; à Paris, où l'enchevêtrement des véhicules de toutes sortes et de toutes dimensions est continu, des dispositions spéciales s'imposent aux voituriers. Une victime qui démontre l'inobservation de l'un quelconque de ces détails n'est pas loin de gagner son procès : toute dérogation aux règles techniques d'exploitation, ou aux règlements administratifs sera déjà une présomption de fait qui facilitera la tâche de la victime, la preuve du lien entre cette inobservation des obligations professionnelles et le préjudice subi par elle.

A ce second point de vue encore, la victime d'un accident de transport est dans une situation privilégiée.

3. — *Procédure répressive.* — Souvent enfin, la preuve du voyageur sera toute faite, ou en tous cas singulièrement facilitée par la procédure répressive qui aura pu précéder l'exercice de l'action civile.

Car, s'il n'en est pas chez nous comme en Belgique, où toute atteinte à la personne est un délit pénal, il n'en est pas moins vrai que, dans l'immense majorité des cas, le fait générateur de l'accident de personnes constituera un délit de cette nature, aux termes soit des articles 319 et 320 du Code pénal, soit des règlements spéciaux à tel ou tel mode de transport.

S'agit-il d'une catastrophe du genre de celles qui périodiquement émeuvent l'opinion publique, le ministère public aura d'office recherché les suites répressives qu'elle comporte ; s'agit-il d'un accident plus bénin, la plainte de la victime aura suffi à provoquer une instruction judiciaire : des procès-verbaux seront alors dressés par les commissaires de police, les gendarmes et tous agents de l'autorité publique ; des enquêtes seront dirigées par le ministère public ou les juges d'instruction, et tout cela fournira à la victime un faisceau de preuves dont elle pourra demander la communication.

Quelle que soit d'ailleurs son issue, cette procédure ne pourra que lui être favorable :

(1) V. surtout le Décret réglementaire du 6 août 1881, modifié sur divers points par celui du 13 février 1900, D. 1903.4.78.

1° Une ordonnance ou un arrêt de non-lieu rendus après l'accident, ou tout autre abandon de poursuites, ne constituent pas une fin de non-recevoir absolue à l'action civile dirigée contre le voiturier.

Leur effet étant essentiellement relatif et provisoire, ni cet abandon, ni ces décisions, ne sauraient avoir aucune influence sur la poursuite de l'action civile, et cela quels que soient leurs motifs (1). Le non-lieu

(1) « L'autorité de la chose jugée ne s'attache qu'à des décisions définitives : elle ne saurait donc appartenir aux ordonnances et arrêts de non-lieu qui, susceptibles de tomber en cas de survenance de charges nouvelles, n'ont qu'un caractère provisoire, et se bornent à déclarer « qu'en l'état », il n'y a pas lieu de renvoyer le prévenu devant la juridiction répressive ; de pareilles décisions, quels qu'en soient les motifs en fait, ne peuvent exercer d'influence sur l'action civile portée devant les tribunaux civils » ou de commerce : Cass., 23 novembre 1888, D. 90.1.102 ; Merlin, *Questions de droit*, V° *Réparation civile*.

On a cependant soutenu que les décisions criminelles qui relaxent un prévenu ont l'autorité de la chose jugée au civil, lorsqu'elles proclament l'inexistence du fait et la non-participation du prévenu à ce fait, et que c'est seulement dans le cas où la décision ne porte que sur la criminalité du fait poursuivi que les tribunaux civils peuvent encore apprécier le même fait quant aux conséquences dommageables qu'il a pu avoir et à la responsabilité pécuniaire qu'il a pu entraîner : Grenoble, 13 août 1897, D. 98.3.352.

La doctrine répond que l'un des caractères constitutifs de la chose jugée étant l'irrévocabilité de la décision intervenue, caractère qui manque à des décisions qui ne prononcent qu'en l'état où se trouve l'instruction, quelque expresses que soient sur la non-existence, sur la fausseté même du fait, les décisions de non-lieu, elles ne peuvent être opposées à l'action civile des parties lésées : Mangin, *Traité de l'action publique et de l'action civile*, t. II, n° 439 ; Faustin-Hélie, *Instruction criminelle*, 2° édit., t. II, n° 1104 ; Garraud, *Précis de droit criminel*, p. 800. Le 2 mai 1899, la Cour suprême évitait de se prononcer sur la difficulté : « L'autorité de la chose jugée qui est attachée par la loi aux décisions définitives, ne peut résulter d'une ordonnance de non-lieu déclarant qu'en l'état de la procédure, il n'existe point contre la personne inculpée d'un crime ou d'un délit charges suffisantes, cette ordonnance ne statuant pas définitivement sur le fait qui en est l'objet et étant toujours susceptible d'être mise à néant » (D. 1899.1.280). Par contre, le tribunal civil de Chaumont, en un jugement du 8 août 1899, confirmé sur ce point par la Cour de Dijon, le 21 mars 1900, est des plus catégoriques : « Considérant... qu'il est incontesté que l'on ne saurait accorder l'autorité de la chose jugée, pour empêcher une action civile, qu'à une sentence rendue au criminel par des juridictions de jugement qui ont souverainement, définitivement apprécié le fait et défini son caractère ; qu'on ne saurait donner cette qualification ni aux ordonnances des juges d'instruction, ni aux arrêts des chambres d'accusation qui constituent des décisions provisoires qui peuvent tomber à l'apparition de charges nouvelles et dont la portée unique est de décider s'il y a lieu à poursuivre ou non le délit devant un tribunal de répression » (D. 1901.2.475. Le jugement du tribunal civil de Lorient du 11 avril 1901 n'est pas moins affirmatif, disant expressément que « les tiers qui y ont intérêt peuvent remettre en discussion devant une juridiction civile la question tranchée au criminel par le juge d'instruction ou la chambre des mises en accusation » (D. 1903.2.282). Mais on ne peut être plus explicite que l'arrêt de cassation du 26 juillet 1904 (D. 1904.1.472) duquel il résulte que les juges civils ne sauraient écarter une action en dommages-intérêts introduite au civil contre une personne et se refuser à examiner les circonstances invoquées par le demandeur comme constitutives d'une faute de

rendu en faveur d'une personne poursuivie peut d'ailleurs laisser subsister toute la criminalité du fait dont la réparation est réclamée de la personne responsable : il ne saurait donc fixer le sort des actions civiles possibles, pas plus qu'il n'interdit une poursuite criminelle contre le véritable auteur du délit.

2° Quand une sentence sera intervenue au criminel, le juge civil perdra, il est vrai, une partie de sa liberté de décision, mais l'application des principes de la chose jugée sera encore dans tous les cas favorable à la victime.

A. — La sentence du tribunal répressif est une sentence d'acquiescement.

Elle ne rend pas irrecevable, *à priori*, la demande en dommages-intérêts formée par la partie civile soit en Cour d'assises, soit devant la juridiction civile ; il suffit que la décision à rendre au civil ne soit pas inconciliable avec les constatations du jugement criminel. Ce qu'il nous faut expliquer par le détail : l'acquiescement pourra disculper soit le voiturier en personne, soit un ou plusieurs agents subalternes du voiturier contre lesquels était dirigée la procédure.

a) *Contre le voiturier lui-même.* — Pour savoir si cette sentence d'acquiescement empêche une poursuite ultérieure au civil, il faut se rappeler que le principe d'après lequel les décisions de la juridiction répressive devenues définitives ont au civil l'autorité de la chose jugée à l'égard de tous, et même à l'égard des personnes lésées qui ne seraient pas intervenues comme parties civiles dans l'instance criminelle ou correctionnelle, doit être entendu en ce sens qu'il n'est jamais permis au juge civil de méconnaître ce qui, en fait ou en droit, a été certainement et nécessairement décidé par le juge criminel régulièrement saisi de l'action publique, soit quant à l'existence du fait qui forme la base commune de l'action publique et de l'action civile, soit quant à la qualification légale de ces faits, soit quant à la participation ou à la non-participation des prévenus à ces mêmes faits ; mais que, par contre, ce principe doit se renfermer strictement dans ce qui a fait l'objet de la décision répressive : l'existence du délit et la culpabilité de ses auteurs (1).

Si les jugements rendus au criminel lient les magistrats chargés

droit commun, par cela seul qu'il aurait été rendu en faveur de cette personne une ordonnance de non-lieu établissant qu'il n'était pas prouvé qu'une imprudence quelconque lui fût imputable à raison de l'accident causé au demandeur, et qu'aucun fait nouveau ne s'était révélé. — Voir encore : Nancy, 7 décembre 1901, *Recueil de Nancy*, 1902.54.

(1) Citons, parmi les décisions les plus récentes : Cass., 2 mars 1897, *Pand., franç.*, 98.1.413, S. 1901.1.519, D. 97.1.608 ; 29 décembre 1897, *Pand., franç.*, 98.1.178, D. 99.1.233 ; 6 avril 1898, D. 98.1.305 ; 14 novembre 1898, (3 arrêts), D. 99.1.65 ; 30 novembre 1898 (2 arrêts), *Pand., franç.*, 99.1.293, D. 99.1.74, S. 1902.1.31 ; 6 mai 1901, *Pand., franç.*, 1901.1.288 ; 16 juin 1902,

de statuer ensuite sur les contestations d'intérêt privé auxquelles l'infraction peut donner naissance, ce principe n'est exact que si on le circonscrit dans de justes limites : la solution adoptée par les juges auxquels a été déférée l'action publique ne s'impose à ceux qui sont saisis ensuite de l'action civile que dans la mesure nécessaire pour prévenir toute contradiction entre elle et celle fournie par ces derniers. Par suite, il leur est permis de statuer librement toutes les fois qu'ils sont en situation de le faire sans méconnaître ce qui a été décidé réellement et d'une façon formelle par la juridiction criminelle, et tant qu'ils « respectent les déclarations implicites ou explicites qui sont les causes nécessaires et immédiates de l'absolution, de la condamnation ou de l'acquittement » (1).

Or l'acquittement peut avoir été prononcé pour diverses raisons : parce que le fait incriminé n'a pas eu lieu, parce que le prévenu ou l'accusé n'en est pas l'auteur, parce qu'il n'a pas commis une faute suffisante pour tomber sous le coup de la loi pénale... Dans ce dernier cas, rien ne s'oppose à ce qu'on poursuive au civil le voiturier acquitté, puisque l'action civile peut être fondée sur une simple faute engageant la responsabilité du voiturier, sans qu'il soit besoin que cette faute ait le caractère d'un fait prévu et puni par la loi pénale, et à ce titre, puisse servir de fondement à une condamnation criminelle et correctionnelle (2) Entre le jugement qui exigerait à ce titre du voiturier la

Pand. franç., 1903.1.342, D. 1902.1.432 ; 9 décembre 1902, *Pand. franç.*, 1904.1.96, D. 1903.1.47 ; Rennes, 22 décembre 1902, *Gaz. Trib.*, 12 février 1903 ; *Crim. rej.*, 9 août 1900, D. 1900.1.566 ; Garsonnet, *Traité théorique et pratique de procédure civile*, 2^e édit., § 1144, p. 587 et suiv.

(1) Note de M. Griotet, sous Cass., 27 janvier 1869, D. 69.1.169.

(2) « C'est qu'en effet, la juridiction répressive n'a compétence qu'au point de vue pénal ; elle n'envisage le fait que comme constituant un crime, un délit, une contravention. Un fait peut ne pas apparaître au juge criminel avec une gravité suffisante pour comporter une pénalité, et néanmoins justifier devant la juridiction civile une condamnation à des dommages-intérêts, c'est-à-dire une réparation d'ordre purement pécuniaire. Le juge criminel écarte seulement la culpabilité ; l'acquittement qu'il prononce, quand d'ailleurs il retient expressément ou implicitement comme constantes la matérialité du fait et la participation du prévenu, laisse à la juridiction civile toute latitude pour caractériser le même fait comme délit civil ou quasi-délit. La faute et l'imprudence ont des degrés ; il y a la faute pénale, la faute civile, l'imprudence criminelle, l'imprudence civile... L'acquittement peut résulter du défaut d'intention criminelle, de sorte qu'il n'y a aucune contradiction entre l'acquittement d'une part, et d'autre part, la constatation d'un délit civil ou d'un quasi-délit, c'est-à-dire d'un fait dépouillé de tout caractère délictueux ; » Sarrut, note D. 99.1.74, et les nombreux arrêts qu'il cite. — « En thèse générale, l'acquittement d'un prévenu, même dans le cas d'un délit non intentionnel, ne rend pas nécessairement impossible une condamnation ultérieure au paiement d'une indemnité ; ... de ce que l'abordage n'a pas été précédé d'une violation des règlements, d'un manquement aux obligations du service, d'un défaut de vigilance suffisamment caractérisé pour affecter un caractère délictueux, il ne résulte pas qu'aucune négli-

réparation du dommage, et le jugement d'acquittallement, il n'y aurait nullement contradiction.

Il est dès lors avéré qu'un acquittallement, prononcé par la Cour d'assises en faveur d'un voiturier prévenu d'une faute personnelle ne peut avoir aucune influence sur l'action civile, une pareille décision ne devant pas être motivée et le même fait peut être repris devant la Cour d'assises ou devant la juridiction civile comme base d'une action en dommages-intérêts, à titre de délit civil ou de quasi-délit.

Si le voiturier avait été inculpé d'une infraction et acquitté par un tribunal de police correctionnelle, un tribunal de simple police, un tribunal maritime commercial (1), dont la décision est motivée, il faudrait se reporter aux motifs (2) du jugement pour constater quelle a été,

gence, aucune imprudence de nature à engager civilement sa responsabilité et celle de l'armateur n'ait été commise par le capitaine du navire abordeur. Aussi a-t-il été jugé, à diverses reprises, qu'une déclaration de non-responsabilité par le tribunal maritime ne s'opposait pas à ce que l'inculpé fût ensuite soumis par le tribunal de commerce à une réparation civile : » Levillain, note D. 1899.1.477, 1^{re} col.

(1) Nous n'avons fait que mentionner au chapitre de la compétence l'existence des tribunaux maritimes commerciaux, institués par le décret-loi du 24 mars 1852 modifié par la loi du 15 avril 1898, et auxquels la loi du 10 mars 1891 défère les délits d'abordage, parce que, avons-nous dit, la connaissance de toutes actions civiles des victimes leur était refusée. La question s'est posée de savoir si l'autorité de la chose jugée s'attache aux sentences de ces tribunaux. Etant donné : d'une part que, en matière criminelle, l'autorité de la chose jugée ne s'attache qu'aux décisions émanant de juridictions pénales, c'est-à-dire de juridictions compétentes pour prononcer de véritables pénalités, mais s'attache aux jugements rendus par tout tribunal répressif, fût-il un tribunal d'exception, tel qu'un tribunal militaire, un conseil de préfecture statuant sur des contraventions ; d'autre part, que les décisions des juridictions simplement disciplinaires n'entraînent point l'autorité de la chose jugée, les tribunaux maritimes commerciaux, en tant qu'ils connaissent des délits d'abordage, doivent-ils être classés parmi les juridictions disciplinaires ou au nombre des juridictions pénales, par suite leurs jugements sont-ils dépourvus d'influence sur le sort de l'action en paiement de dommages-intérêts, ou bien font-ils autorité quand il s'agit de statuer sur cette action ?

Sous l'empire du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, la jurisprudence refusait de reconnaître au civil l'autorité de la chose jugée à leurs décisions.

Il n'est pas contesté que, depuis la mise en vigueur de la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer, la juridiction devant laquelle sont traduits les capitaines contre qui on relève, à la suite d'un abordage, une des infractions prévues par les articles 1 et suivants de cette même loi, soit une juridiction pénale dans la véritable acception du mot, et que ses décisions aient, à ce titre, la même autorité que celles des autres juridictions de même ordre. Leurs décisions doivent être respectées par les juges appelés ensuite à se prononcer sur les responsabilités pécuniaires : Cass., 22 novembre 1892, D. 93.1.87 ; 30 novembre 1898 (2 arrêts), sol. imp., S. 1902.1.31, D. 99.1.74, et la note 2 de M. Sarrut ; Req., 8 mars 1899, D. 99.1.465, et la note 1 de M. Levillain ; Rennes, 22 décembre 1902, *Gaz. Trib.*, 12 février 1903.

(2) La chose jugée réside uniquement dans le dispositif du jugement auquel il convient d'ajouter comme en faisant pour ainsi dire partie intégrante, comme n'en

dans la pensée des magistrats qui l'ont rendu, la cause déterminante de cet acquittement. « S'ils ont considéré le fait incriminé comme matériellement inexistant, le juge saisi de l'action en responsabilité ne peut plus prononcer une condamnation à des dommages-intérêts sans contredire leur décision (1). Il en est de même si l'acquittement est fondé sur ce que le fait « n'est pas constant », « n'est pas suffisamment établi » ; de même, si en en reconnaissant l'existence matérielle, ils ont considéré le prévenu comme y étant étranger, de même enfin s'ils ont écarté toute idée de faute, d'imprudence, de négligence de sa part (2).

Au contraire, si la juridiction répressive, sans méconnaître l'existence du fait incriminé, sans nier que le prévenu en soit l'auteur ni même qu'il soit en faute, se fonde uniquement sur ce que sa conduite n'a pas été répréhensible, sur ce qu'il ne s'est pas « rendu coupable d'un délit, coupable d'imprudence ou de négligence », sur ce motif « qu'il n'a commis aucune négligence suffisamment caractérisée pour entraîner une répression pénale » (3),... on décide généralement que l'acquittement prononcé ne s'oppose pas à ce que la même personne soit actionnée, à raison du même fait à titre de délit civil ou de quasi-délit en vue de l'obtention de dommages-intérêts, et à ce que la Cour d'assises, les tribunaux civils ou de commerce conservent un entier pouvoir d'appréciation quant aux conséquences civiles de cet acte. La faute, qui a paru insuffisante au tribunal criminel pour entraîner l'application d'une peine, peut être suffisante, en effet, pour engager civilement la responsabilité de celui qui l'a commise. Il n'y a donc pas contradiction entre la décision qui l'acquitte et celle qui lui infligerait le paiement d'une indemnité (4).

étant que le prolongement, l'explication, comme nécessaire pour en fixer les bornes, les motifs qui lui servent de base, c'est-à-dire qui constituent les causes immédiates et déterminantes de la décision, et qui sont en notre matière ceux qui se réfèrent aux qualifications pénales.

(1) La Cour de cassation a rejeté le 28 avril 1903 deux pourvois contre deux arrêts de la Cour de Lyon. « Attendu que l'acquittement est motivé non pas seulement sur ce que les faits incriminés ne présentent pas le caractère délictueux, mais sur ce que leur existence matérielle même n'est pas établie ; — attendu que l'on ne saurait remettre en question devant la juridiction civile ce qui a été ainsi définitivement jugé par la juridiction répressive », D. 1903.1.414.

(2) M. Levillain (note D. 99.1.466, 1^{re} col.), auquel nous empruntons ce résumé de la jurisprudence, relate une opinion dissidente correspondant à chacune de ces affirmations, prétendant que le juge de l'action civile ne serait pas enchaîné par ces déclarations du tribunal répressif ; mais à aucun degré elle n'a prévalu.

(3) Trib. Pontoise, 18 décembre 1893 et Paris, 16 décembre 1896, D. 97.2.172.

(4) Aix, 19 février 1892, D. 92.2.221 ; Req., 31 mai 1892, D. 92.1.381 ; Lyon, 2 février 1893, D. 96.1.401 ; et 7 décembre 1893, D. 95.2.199 (2^e espèce) ; Paris, 7 décembre 1893, D. 95.2.276 ; Rennes, 7 novembre 1893, *Recueil de Marseille*, 94.2.157 ; Aix, 6 mars 1894, *ibid.*, 94.1.178 ; 7 avril 1896 ; *Revue intern. du Droit maritime*, 96-97, p. 697 ; Bordeaux, 2 décembre 1902, *Gaz. Trib.*, 23 février

En d'autres termes, en présence de l'acquittement prononcé par les juges répressifs, les tribunaux civils, saisis d'une demande en dommages-intérêts basée sur les mêmes faits, doivent examiner si la juridiction qui a déjà statué n'a fait aucune constatation de nature à exclure la responsabilité civile elle-même en même temps que la responsabilité pénale. S'il en existe une, la victime n'est pas sacrifiée, puisqu'à l'enquête et à l'audience, elle a pu produire ses preuves et que l'appréciation d'un tribunal vaut celle d'un autre ; si la juridiction pénale se borne, comme elle le fait presque toujours, à constater l'absence de délit, l'appréciation des tribunaux civils reste entière quant au caractère quasi-délictueux de l'acte et à ses conséquences civiles.

b) *Contre un préposé du voiturier.* — L'acquittement d'un préposé ne peut mettre obstacle à ce que son maître soit déclaré civilement responsable d'un accident que si l'allocation d'une indemnité est absolument incompatible avec lui, et cette question d'incompatibilité doit être envisagée ici à deux points de vue.

En premier lieu, l'acquittement s'oppose-t-il à ce que le voiturier soit condamné au paiement de dommages intérêts comme civilement responsable d'une faute commise par le préposé acquitté ?

Les règles que nous avons posées sont intégralement applicables à l'action dirigée au civil contre les personnes civilement responsables en vertu de l'article 1384 du Code civil, car les décisions des tribunaux criminels n'ont pas seulement l'autorité de la chose jugée par rapport à ceux qui ont été parties dans l'action publique ou y ont été repré-

1903 ; Cass., 30 novembre 1898 (2 arrêts), D. 99.1.74 : Le jugement d'un tribunal maritime qui déclare le capitaine d'un navire non coupable d'avoir occasionné, par défaut de vigilance, la perte d'une gabare (1^{re} espèce), non coupable d'infraction aux règles prescrites sur la voie à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment (2^e espèce), écarte seulement l'imputation du fait incriminé en tant qu'il eût constitué le délit prévu et puni par l'article 2 de la loi du 10 mars 1891 ; mais sa déclaration, de laquelle il ne résulte pas nécessairement que le patron n'ait absolument commis aucune faute ayant concouru à amener l'abordage, et qu'il ait pris toutes les précautions propres à le prévenir, n'exclut pas forcément le simple quasi-délit prévu par les articles 1382 et suivants et donnant ouverture à une action civile en dommages-intérêts et à une action en responsabilité civile contre le préposant.

Il peut se faire qu'après avoir motivé l'acquittement du prévenu en niant sa culpabilité, le juge criminel dise par surcroît que le fait qu'on lui imputait n'a pas eu tel résultat dommageable qu'on prétendait. La Chambre civile de la Cour de cassation a soutenu le 24 mars 1891 (D. 93.1.585, 2^e arrêt) que le juge civil est tenu de respecter cette seconde déclaration. L'opinion dominante est aujourd'hui fixée en ce sens que cette investigation devenant inutile, les magistrats n'avaient pas qualité pour s'y livrer, et que leur affirmation sur ce point, étant surabondante, doit être dépourvue d'autorité. Griolet, *Traité de l'autorité de la chose jugée*, p. 359. La Chambre des requêtes s'est rangée à cet avis le 8 mars 1899, D. 99.1.465.

sentées, mais même par rapport aux personnes qui y sont demeurées étrangères (1).

Il faudra donc, ici encore, pour savoir quels sont les points réellement tranchés par le tribunal répressif et quelle est la sphère d'influence dans laquelle peut se mouvoir la liberté d'appréciation des magistrats chargés de statuer sur l'action civile, se reporter aux motifs du jugement : s'il est basé sur la considération que les faits ne paraissent pas avoir un caractère criminel, les juges civils peuvent trouver, dans les mêmes faits, envisagés à un autre point de vue, la base d'une condamnation civile (2); si au contraire, il écarte le fait matériel générateur de la responsabilité, l'acquiescement liera le juge (3); s'il décide que le prévenu n'en est pas l'auteur, nous arrivons à la seconde face du problème.

En second lieu, il est évident que, si le préposé poursuivi est acquitté comme étranger au fait délictueux, alors qu'il résulte des circonstances qu'il n'en est pas l'auteur, parce que l'auteur est un autre agent

(1) Req., 13 juillet 1874, D. 75.1.224; Larombière, *op. cit.*, sur l'article 1351, n° 173; Garsonnet, *op. cit.*, 2^e édit., t. III, § 1153 et suiv.; 1157, p. 601 et suiv.

(2) Civ. cass., 30 novembre 1898 et Civ. rej., 30 novembre 1898, D. 99.1.74; « En conséquence, continuent ces arrêts (dont nous avons transcrit déjà une partie du raisonnement), malgré l'acquiescement du capitaine par le tribunal maritime commercial, juridiction répressive, une action en dommages-intérêts, basée sur un quasi-délit du capitaine peut être dirigée contre la personne civilement responsable devant la juridiction civile, sans que le jugement rendu au civil méconnaisse l'autorité de la chose jugée au criminel »; — Douai, 7 février 1899; « Attendu que les tribunaux civils saisis d'une demande en réparation d'un préjudice causé par le fait d'un tiers peuvent accueillir cette demande, alors même que celui-ci aurait été acquitté au criminel, mais à la condition essentielle que leur jugement ne porte pas atteinte à la décision antérieure de la juridiction criminelle » D. 1900.2.176; — « Considérant, disait déjà la Cour de Paris, le 30 janvier 1895, que le cocher Noisey n'ayant pas pris ses dispositions pour éviter le choc qu'il avait pu prévoir, l'accident doit être attribué à son fait et conséquemment la Compagnie dont il est le préposé, doit être rendue civilement responsable des suites de cet accident; considérant qu'on exciperait vainement de la chose jugée en police correctionnelle pour refuser la réparation demandée; qu'il s'agit dans la cause d'une obligation née d'un quasi-délit, dans les termes de l'article 1382 du Code civil; que l'action intentée par la demanderesse est indépendante de l'action pénale et que la circonstance qu'aucun délit n'a été retenu à la charge du cocher Noisey ne saurait s'opposer à l'exercice de l'action civile qui compète à la victime de l'accident » D. 95.2.496. — V. encore : Trib. comm. Marseille, 12 juin 1902 : « Le jugement correctionnel acquittant un wattman inculpé de blessures par imprudence, ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie des Tramways soit poursuivie civilement comme responsable d'une faute qui, sans être assez grave pour entraîner une condamnation pénale, a cependant porté préjudice et impose, à celui qui en est l'auteur, l'obligation de la réparer : » *Journ. de jurispr. commerc. et marit. de Marseille*, 1902, p. 323.

(3) En l'absence de faute du préposé on ne conçoit pas la responsabilité civile du commettant : aussi est-il très équitable que la personne considérée comme civilement responsable profite de l'autorité de la chose jugée résultant d'une décision rendue en faveur du préposé : Civ. cass., 11 juillet 1899, D. 1900.1.436.

qui a trouvé moyen de se soustraire aux recherches et aux enquêtes de la justice, cette décision laisse place à une condamnation contre le voiturier pour les fautes commises par cet autre préposé (1) : en ce qui concerne celui-ci, il n'y a pas eu chose jugée au criminel et dans ces conditions, les tribunaux civils conservent toute liberté pour apprécier sa conduite, pour déterminer la mesure dans laquelle elle engageait le voiturier à l'égard du voyageur, sans s'exposer, quoi qu'il advint, à contredire la déclaration de non-culpabilité formulée par la justice répressive. Si le préposé avait été acquitté parce que l'accident, étranger à tout employé, provient d'un défaut d'organisation dans le service ou d'un vice du matériel, on retomberait dans le cas de responsabilité directe du voiturier, que nous avons envisagé. Si même un tiers en avait été reconnu coupable, cela encore ne serait pas une preuve que ni le voiturier ni ses agents n'ont commis une simple faute ayant contribué à provoquer ou à aggraver l'accident, et par suite, de nature à engager toujours la responsabilité du voiturier (2).

B. — La sentence du tribunal répressif est-elle une sentence de condamnation, il n'est pas douteux qu'alors les faits aient été constatés et qualifiés. L'autorité de la chose jugée au criminel est absolue et s'impose *erga omnes* ; le juge de l'action civile est tenu de prendre pour base de sa décision les faits et les circonstances déclarés constants par le juge criminel. Si on permettait à la juridiction civile de mettre en doute ce qui a été définitivement jugé par le tribunal répressif, ce serait s'exposer à voir la justice se déjuger. Or c'est précisément à

(1) « Considérant que s'il est défendu à la justice civile de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement jugé par le juge criminel, elle conserve sa complète liberté d'appréciation toutes les fois qu'elle ne décide rien d'inconciliable avec ce qui a été jugé par le juge criminel : qu'elle peut notamment rechercher si, en dehors des infractions à la loi pénale relevées contre le capitaine et dont celui-ci a été déclaré non-coupable, il ne résulte pas des débats à la charge d'autres officiers la preuve de fautes et de négligence ayant amené l'abordage et pouvant par suite engager la responsabilité de l'armateur. » Paris, 28 août 1898, D. 99.1.468.

(2) « Quand, dit M. Féraud-Giraud, *Code des transports par chemins de fer*, t. III, n° 425, la juridiction criminelle a reconnu un fait délictueux et puni l'auteur de ce fait étranger à l'administration, et renvoyé les agents de la Compagnie également poursuivis, cela n'établit généralement qu'une chose, à savoir que lesdits employés n'ont pas commis un fait prévu par le Code pénal, et s'ils y ont concouru, n'y ont pas pris part dans les conditions nécessaires pour constituer un délit, cela n'établit pas qu'ils soient restés complètement étrangers à ce fait et qu'ils n'y aient coopéré, sinon dans des conditions voulues pour constituer un crime ou un délit, tout au moins de manière à constituer un simple quasi-délit prévu par les articles 1382 et suivants... Du reste, les agents poursuivis pourraient être acquittés comme complètement étrangers au fait qui servirait de base à l'action contre la Compagnie, sans qu'on pût exciper de l'autorité de la chose jugée, si la condamnation au civil n'était pas inconciliable avec l'action criminelle... La justice civile reste donc libre de se saisir de ces mêmes faits et de les apprécier dans leurs rapports avec les actions civiles qui intéressent les tiers non-parties dans la poursuite correctionnelle. »

cette contrariété de décisions qu'a eu pour but d'obvier l'article 3 du Code d'instruction criminelle, en suspendant l'exercice de l'action civile jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'action publique (1). C'est pourquoi la jurisprudence (2) applique rigoureusement ce principe qu'on ne peut remettre en question devant la juridiction civile la culpabilité d'un condamné déclarée par la juridiction pénale. Et, si le condamné est un préposé (étant donné qu'une fois établie la relation juridique de commettant à préposé, le commettant répond de plein droit du fait de charge), la responsabilité du voiturier est engagée par une conséquence nécessaire.

Mais les tribunaux appelés à statuer sur l'action civile conservent normalement leur entière liberté d'appréciation pour tirer des faits désormais constants toutes les conséquences n'ayant rien d'inconciliable avec ce qui a été souverainement jugé par le tribunal répressif.

Tout délit pénal impliquant au moins un quasi-délit civil, lorsque la responsabilité pénale d'un voiturier ou des agents d'un entrepreneur de transports aura été reconnue par une sentence de la juridiction pénale, la preuve d'une faute à la charge du transporteur sera toute faite ; la victime n'aura qu'à invoquer la décision criminelle, à produire la condamnation répressive ; l'autorité de la chose jugée prend donc rang parmi les modes de preuve accordés à la victime ; le rôle des juges civils se bornera à déduire de la faute ainsi péremptoirement prouvée toutes les conséquences qui en découlent au point de vue de l'allocation et de la liquidation des indemnités (3).

La procédure criminelle vient ainsi très souvent et très efficacement au secours de la victime sans jamais lui nuire : lorsqu'elle conduit à une condamnation, elle lui apporte une preuve parfaite ; alors même qu'elle n'aboutit pas, elle lui procure d'importants éléments d'investigation et le fruit de minutieuses recherches ; si enfin elle se conclut par un acquittement général et irrévocable, c'est bien certainement, eu égard à la circonspection de plus en plus grande que mettent les tribunaux répressifs à ne pas empiéter sur le domaine de la juridiction civile, que le voiturier était étranger à l'accident.

4. — *Le fait des choses et des animaux.* — S'agit-il d'un accident oc-

(1) Et cela, qu'il s'agisse de l'action intentée contre le prévenu lui-même ou contre son préposant comme civilement responsable, car les raisons sont les mêmes : les faits sur lesquels porte l'examen du juge sont identiques au criminel ou au civil et cet examen pourrait conduire à deux conclusions différentes, que le législateur a voulu éviter en imposant au juge civil l'obligation de surseoir. Ainsi encore, le débat criminel est protégé de toutes préventions qui pourraient naître d'une décision de la juridiction civile ; et cette dernière profite des lumières qui auront jailli de l'instruction criminelle minutieusement investigatrice.

(2) Civ. rej., 14 novembre 1898 (3 arrêts), D. 99.1.65 ; Besançon, 17 décembre 1902, D. 1903.2.407.

(3) Trib. civ. Marseille, 3 juillet 1868, Picard, *op. cit.*, p. 497.

casionné par la chose ou l'animal dont se servait le voiturier, la loi elle-même améliore singulièrement le sort de la victime en attachant à certaines circonstances une présomption de faute.

Les articles 1384, 1385 et 1386 du Code civil viennent, par leur dispositions spéciales, introduire en ce qui concerne la preuve des accidents dus aux animaux, aux bâtiments ou à toute autre chose mobilière du voiturier, des règles fermes et qui ont pour effet de dégager le voyageur du fardeau de la preuve, de soustraire ces hypothèses à l'application normale des règles de la responsabilité délictuelle.

Aux termes de l'article 1385, si la victime parvient à établir que la cause de l'accident préjudiciable a été l'animal dont se servait le voiturier, elle n'aura pas de preuve plus ample à faire, fût-elle sous l'empire du recours délictuel, car la loi présume en ce cas la faute du voiturier, et cette présomption ne pourra tomber que devant la preuve directe d'un cas fortuit fournie par celui sur qui elle pèse. Cet article s'applique sans difficulté aux voituriers et doit profiter au voyageur blessé dans un transport en omnibus, tramway, voiture de place.

Aux termes de l'article 1386, la victime qui se plaint du dommage à elle causé par la ruine d'un bâtiment aménagé par le voiturier pour aider à l'exercice de son industrie et mis à sa disposition, aura fait toute sa preuve, si, pour expliquer l'événement préjudiciable, elle peut s'appuyer sur un vice de construction ou un défaut d'entretien.

Aux termes de l'article 1384 enfin, d'après une jurisprudence récente, la victime d'un dommage occasionné par une chose inanimée quelconque n'aurait pas à prouver la faute de son adversaire (cet article établissant à l'encontre du gardien une présomption défavorable), mais seulement que la chose était sous sa garde et que le dommage a été causé par elle. Et celui-ci, dans une opinion, n'a d'autre ressource, pour se soustraire à la condamnation poursuivie contre lui, que de prouver la force majeure ou la faute du demandeur ; dans une autre opinion, il s'exonère aussi de toute responsabilité en dénonçant le cas fortuit, c'est-à-dire en fournissant la preuve négative qu'il n'a commis aucune faute.

En somme, tous les accidents qui prennent leur origine dans l'outillage ou les forces qui l'actionnent, dans un bâtiment servant au transport, destiné au voyageur et aménagé pour lui, dans un animal traînant le véhicule, forment une catégorie importante de sinistres pour lesquels la situation du voyageur est rendue meilleure encore, par ces présomptions légales édictées en sa faveur, de telle sorte que la faute du voiturier n'a plus besoin de preuve spéciale, qu'elle est réputée prouvée chaque fois que les circonstances prévues par la loi sont établies, jusqu'à ce que le transporteur démontre qu'*in concreto*, cette présomption est injustifiée. Dans tous ces cas, ne laissant en dehors d'eux que le fait personnel du voiturier et le fait du

préposé qu'il s'est substitué pour l'exécution du voyage, le choix entre le recours contractuel et le recours délictuel perd à notre point de vue tout intérêt, puisque des textes soulagent la victime d'une preuve dont on a d'ailleurs exagéré la difficulté.

En résumé, le voyageur, nous venons de le voir, est rarement dénué de ressources pour faire sa preuve ; l'accident de transport est un fait notoire et qui met souvent en jeu l'action des autorités publiques, ce qui donne au voyageur une situation privilégiée quand on la compare à celle des autres plaideurs.

A quoi l'on pourrait répondre que le voyageur victime ne jouit pas d'une situation privilégiée, préférable à celle d'un tiers victime du même accident : il a simplement une situation de droit commun, en rapport avec l'hypothèse dans laquelle il se trouve ; au surplus, on pourrait faire observer que la question est moins de savoir si sa situation est préférable à celle d'un plaideur quelconque que de savoir quelle est au juste cette situation.

II. — *La situation de la victime, ainsi exposée sous ses dehors les plus séduisants, est-elle faite pour nous satisfaire ?*

Il est exact que, d'une façon générale, il ne faille pas s'exagérer la rigueur du système délictuel : toutes les fois que la cause de l'accident est connue ou se trouve établie de façon quelconque, elle fait apparaître en même temps ou bien la faute du voiturier qui est alors responsable, ou bien la faute du voyageur qui doit alors supporter les conséquences de sa négligence ou de son imprudence comme il supporterait d'ailleurs le cas fortuit ou la force majeure. Quand la cause apparaît ainsi clairement, il n'est guère important au point de vue de la preuve de prendre parti entre la théorie délictuelle et la théorie contractuelle (1). C'est seulement quand l'origine de l'accident reste obscure qu'il importe au premier chef de se prononcer sur la nature délictuelle ou contractuelle de la responsabilité, l'accident anonyme res-

(1) Voir, par exemple, dans un arrêt de la Cour d'Aix, du 23 juin 1894 (*Pand. franç.*, 95.2.63), une espèce où la faute de la victime était constante *à priori* : quelle qu'aurait été l'incidence de la preuve, cette circonstance n'aurait pu d'aucune façon rejeter sur le voiturier les suites dommageables de l'accident. — Si, au contraire, les torts du voiturier sont constants, ni la responsabilité contractuelle ni la responsabilité délictuelle ne lui épargnent la perte du procès : Grenoble, 10 décembre 1880, S. 82.2.34 ; Riom, 14 février 1894, S. 95.2.45. — Si enfin les circonstances du fait sont, par elles-mêmes, démonstratives de la faute commune, il n'y a pas lieu non plus, au point de vue de la preuve, de rechercher si, à l'occasion d'accidents survenus aux personnes, le transporteur est responsable de plein droit ou si sa responsabilité n'est engagée qu'autant que la preuve est rapportée d'une faute qui lui soit imputable et corrélative à l'accident. Ce qui explique pourquoi les trois arrêts : Chambéry, 14 mars 1894 ; Douai, 25 novembre 1895 et Paris, 20 février 1896, rapportés D. 98.2.342, n'ont pas eu à trancher cette question de principe. On pourrait en citer bien d'autres.

tant à la charge de la victime chaque fois que la preuve lui incombe, parce que c'était à elle à éclaircir le mystère de l'événement.

Il est vrai encore qu'il soit relativement rare qu'on ignore d'où provient l'accident (1). « Très peu d'affaires, dit M. Chavegrin (2), aboutissent réellement au doute. Et cela se comprend bien. Si en effet nous considérons les accidents de chemins de fer, les plus nombreux atteignent des personnes qui se trouvent dans des trains lancés à une vitesse plus ou moins grande et n'ont aucune action sur leur marche. Ce ne sont pas les voyageurs qui jettent leur wagon sur une locomotive venant en sens inverse. Lorsqu'une catastrophe de ce genre se produit, nul ne songe à les accuser. D'autre part, les voies ferrées ne sont pas accessibles à tous les véhicules ; hormis l'exception des passages à niveau, le matériel roulant du chemin de fer y pénètre seul, d'où il résulte que les trains ne peuvent d'ordinaire y heurter que d'autres trains. Or, quand un semblable choc se produit, les deux convois appartiennent communément à la même Compagnie, et, par suite, peu importe que la négligence qui a précipité celui-ci contre celui-là ait été commise par les agents de l'un ou par ceux de l'autre ; tous sont au service du même voiturier, lequel endosse indirectement la responsabilité de leurs fautes. Quelquefois, sans doute, aucune imprudence n'est relevée à leur charge, et il y a lieu de s'en prendre au personnel de la voie ; mais cette particularité ne change rien aux choses, dans le cas ordinaire où la voie ressortit à la même Compagnie que les trains qui y circulent. Le problème est ainsi fort simplifié ; s'il y a un fait blâmable on sait tout de suite à qui en demander compte. L'observation que nous présentons pour les collisions de trains s'applique *mutatis mutandis* aux déraillements, aux explosions de machines, et, d'une façon générale, aux accidents qui, excluant toute idée de faute des voyageurs, impliquent des irrégularités dans l'un quelconque des services du chemin de fer. Le concessionnaire ne saurait rejeter sur personne ces irrégularités. Il peut seulement établir qu'elles sont dues à un cas fortuit ou à une force majeure : par exemple, que l'aiguilleur a été tué par la foudre avant qu'il eût donné aux trains la direction voulue ; que les signaux avaient été dérangés par des malfaiteurs, dont il a été impossible de déjouer la tentative criminelle, etc. Mais il y a là des événements bien exceptionnels et d'une justification facile. Aussi les tribunaux n'ont-ils guère d'hésitation. » S'ils hésitent, ce sera peut-être lorsque les trains qui se télescopent sur des voies communes appartiennent à deux Compagnies différentes. « On pourra alors avoir à rechercher laquelle des deux est en faute. Mais, même dans cette situation propre aux

(1) L'appréciation des juges du fond déclarant qu'une partie n'a pas fait la preuve des circonstances dans lesquelles un accident est survenu, est souveraine et échappe au contrôle de la Cour de cassation : Civ. rej., 11 juin 1904, D. 1905.1.463.

(2) Chavegrin, note sous Paris, 31 janvier 1895, S. 96.2.225.

chicanes, la difficulté sera rarement insoluble, si tant est même qu'elle le devienne jamais, grâce à la nature des faits et aux mesures prises pour la constatation de tout ce qui y a trait. »

Mais il ne faut pas oublier que, dans la rigueur des principes, le système délictuel aboutirait, même au cas de collision ou de déraillement, à obliger la victime à démontrer en quoi cette catastrophe est imputable à la Compagnie, puisqu'elle peut provenir encore, sinon d'une faute de la victime, du moins d'un cas fortuit ou de la force majeure.

Il ne faut pas oublier non plus qu'il est de multiples accidents de chemins de fer pouvant provoquer des contestations sérieuses : tous ceux qui ont lieu dans des circonstances où la faute du voyageur est susceptible d'apparaître aussi bien que celle de la Compagnie.

Un individu, par exemple, reçoit le choc d'une locomotive au moment où il traverse les voies pour aller prendre un train en partance de l'autre côté de la gare, ou pour gagner la sortie. « La Compagnie soutient qu'elle a fait ce qu'elle devait en vue de sauvegarder les voyageurs, que le blessé n'a pas écouté les avertissements des employés, et qu'il ne peut imputer à personne les suites de son étourderie ; à en croire le demandeur, au contraire, la surveillance était défectueuse, et l'administration du chemin de fer laissait les personnes munies de billets passer à leurs risques et périls, sans prendre la peine de les guider. Si l'examen des faits permet le plus souvent de prendre parti entre ces allégations contradictoires (1), il peut arriver aussi qu'on ne sache à qui donner raison. »

(1) Comme dans les espèces résolues par les Cours : de cassation, le 7 juin 1886, S. 87.1.227 ; de Paris, le 10 juillet 1885, *Bull. ann.*, 1885, p. 151 ; de Riom, le 14 février 1894, S. 95.2.45 ; de Douai, le 25 novembre 1895, D. 98.2.242 (Compagnie condamnée pour n'avoir pas mis à la disposition des voyageurs descendus du train, un passage qui soit hors de danger, leur permettant de gagner la porte de sortie). — Il y a, sur les accidents survenus pendant la traversée des voies, de nombreuses décisions, dont on trouvera l'analyse et l'énumération dans Fuzier-Herman, *V^o Chemin de fer*, nos 4306 à 4310 et dans les *Pandectes françaises, Rép.*, au mot *Chemin de fer*, nos 5088 à 5105. La jurisprudence, s'inspirant du principe qu'il ne suffit pas aux Compagnies, pour dégager entièrement leur responsabilité en cas d'accidents, de s'être conformées strictement aux ordonnances et règlements qui les régissent, mais qu'elles doivent en outre prendre, pour assurer la sécurité des voyageurs, les précautions qui sont commandées par les circonstances particulières du fait et en rapport avec le danger à éviter, l'oblige à placer un agent pour veiller à la sécurité des voyageurs forcés de traverser des voies sillonnées par des trains et des machines, traversée qui n'est pas sans danger, notamment, en cas de retard de train ou de manœuvres de nuit. La faculté donnée aux voyageurs de pénétrer librement sur les quais ne les dispense pas de cette mesure, pas plus que le règlement affiché et prescrivant de ne pas traverser les voies sans y avoir été invité par les employés de la Compagnie.

Mais, cette obligation de prendre toutes les précautions utiles ne libère pas les voyageurs livrés à leur initiative, de toute espèce d'attention et de prudence : avant de traverser les voies, ils doivent s'assurer qu'elles sont libres. L'accès des quais, la

Un individu se blesse en descendant du train sans avoir pu se rendre compte que le marchepied n'était pas à quai. Le seul fait par une Compagnie de faire arrêter les voitures en dehors de la ligne des quais ne constitue pas à lui seul, indépendamment des circonstances fautives, un principe absolu de responsabilité (1). La Compagnie soutient que, la longueur du train dépassant la longueur des trottoirs et le nombre des wagons n'excédant d'ailleurs pas le nombre réglementaire, elle s'est vue forcée d'obliger les voyageurs à descendre sur le sol en contrebas ou sur une plaque tournante. La victime réplique que ses allégations sur ce point sont inexactes (2), ou bien qu'elle est en faute pour n'avoir pas mis les voyageurs en garde contre cette dérogation exceptionnelle à l'usage habituel du quai (3), pour ne les avoir pas aidés à franchir la distance considérable qui sépare le marchepied du sol, ou encore que l'accident a eu pour cause la négligence du mécanicien, ou celle des employés qui avaient laissé à l'endroit où le voyageur non prévenu est descendu, des fils et engins divers qui ont occasionné sa chute (4).

possibilité de pénétrer sur le trottoir et les voies, obligent le voyageur à une prudence toute spéciale, dans l'obligation de veiller à sa propre sécurité. Cette mesure a diminué la responsabilité de la Compagnie quant à son obligation de surveillance et a obligé les voyageurs à se protéger eux-mêmes en redoublant de vigilance et d'attention au moment du passage des trains, en apportant à leurs mouvements une prudence constante. Si donc l'imprudence du voyageur est notoire, parce qu'il part en lisant et malgré les cris des employés (Cass., 7 juin 1886, *Pand. franç.*, 86.1.175, parce qu'il s'élance sur les voies de manière tellement brusque que son mouvement n'a pu être prévu ni empêché, se tient trop près de la bordure des quais et est emporté (Trib. civ. Seine, 24 mars 1885, *Zens, op. cit.*, p. 225, note), il est seul responsable ; s'il y a imprudence commune, parce que le voyageur passe par routine, sans avoir été prévenu d'un retard exceptionnel (Cass., 10 novembre 1884, précité), il y a responsabilité partagée, donc limitée.

(1) Trib. Annecy, 3 mai 1893, *La Loi*, 30 octobre 1893. Les Compagnies en effet, ne sont pas tenues d'établir dans leurs stations, des quais d'une longueur égale à celle des trains : Douai, 23 janvier 1883, *Bull. ann.*, 1883, p. 38.

(2) La Compagnie est responsable quand l'accident provient de ce que le wagon n'a pas été avancé à quai, mais a été arrêté en dehors des trottoirs, à un endroit où le marchepied se trouve en contre-haut de l'accotement de la voie, et que les longueurs respectives des quais et du train permettent d'amener à quai toutes les voitures sans exception : Trib. civ. Lille, 17 novembre 1882, *Bull. ann.*, 1883, p. 37.

(3) Annecy, 3 mai 1893, *précité* : si les voyageurs sont amenés à descendre en pleine voie, les employés doivent les prévenir des difficultés résultant pour eux de cette situation anormale. Trib. civ. Chartres, 19 juillet 1900 : « Lorsqu'il existe en un point mal éclairé une déclivité qui oblige les voyageurs à faire un saut imprévu à la descente du wagon, la Compagnie est en faute de ne pas avoir averti les voyageurs de cette disposition exceptionnelle. L'approbation du plan de la gare par le ministre compétent ne saurait exonérer la Compagnie de cette responsabilité ». *Gaz. Trib.*, 19 juillet 1900.

(4) Chambéry, 14 mars 1894, D. 98.2.342 ; Rennes, 29 mars 1889, *Gaz. Pal.*, 89.2.14 ; Grenoble, 10 mai 1883, *Gaz. Pal.*, 83.2.97 ; — Trib. Laval, 15 janvier 1886, *Le Droit*, 5 mai 1886 ; Aix, 12 décembre 1887, S. 88.2.138. — Cf. Douai, 25 janvier

En fermant violemment la portière d'un compartiment, comme l'exige d'ailleurs la fermeture autoclave, le conducteur d'un train ou le contrôleur écrase la main d'un voyageur entre le montant et le battant de la portière. Qui est en faute ? Est-ce l'employé, pour n'avoir ni averti le voyageur, ni examiné s'il n'existait point d'obstacles à la fermeture, et par suite pour s'être rendu coupable du délit puni par l'article 9 de la loi du 15 juillet 1845 (1) ? Est-ce le voyageur parce qu'il lui eût suffi de la plus vulgaire prudence pour éviter d'avoir la main prise dans la rainure de la portière (2) ? Y a-t-il faute commune ? Ici encore, la preuve seule des faits est de nature à éclairer le juge (3).

1883, *Bull. ann.*, 1883, p. 88 ; Trib. Compiègne, 20 décembre 1882, *Bull. ann.*, 1884, p. 44 ; Bordeaux, 5 juin 1903, *Gaz. Pal.*, 25 et 26 octobre 1903, D. 1904.2.330 : L'établissement des plaques tournantes étant nécessaire à l'exploitation des chemins de fer et réglé par l'administration, et celle-ci fixant aussi la longueur des quais, une Compagnie de chemins de fer, décide ce dernier arrêt, n'est pas en faute par cela seul qu'un train ayant à cause de sa longueur arrêté un de ses derniers wagons sur une plaque tournante, un voyageur a glissé sur la rampe, à moins que, les quais étant suffisants, le train ne se soit pas, par la faute des employés, avancé de manière à permettre à tous les voyageurs une descente facile ; c'est alors aux voyageurs, peut-être âgés ou infirmes, à agir avec plus de précautions et de prudence.

(1) Paris, 9 janvier 1867, S. 67.2.314.

(2) Trib. civ. Avesnes, 26 mars 1887, *Bull. ann.*, 1887, p. 117.

(3) La jurisprudence, imposant en toute circonstance aux employés l'obligation de veiller à ne pas blesser les voyageurs, part de cette idée que les préposés à la fermeture des portières doivent en principe s'assurer que les voyageurs placés dans le wagon sont en situation de ne pas être atteints et les aviser qu'ils vont fermer la portière, si cet avertissement est nécessaire. Mais elle se montre très rigoureuse pour la victime toutes les fois que d'une façon quelconque celle-ci avait pu être prévenue. La Cour suprême a rejeté, à la date du 1^{er} mai 1899, le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Grenoble, du 16 mars 1897, considérant le voyageur comme suffisamment averti : par l'ordre qu'avait donné à haute voix et en sa présence le contrôleur au bouillotteur, de descendre du marchepied en vue de la fermeture de la portière, et par le geste du contrôleur qui, à ce moment, tenait la portière pour la fermer (D. 99.1.558) ; Le tribunal d'Avesnes (*jugement précité*) a été jusqu'à soutenir que le contrôleur, ayant fermé la portière une minute avant l'heure fixée, le voyageur avait donc été indirectement averti de la fermeture des portières : « ne pouvant pas ignorer qu'au moment du départ du train cette portière allait être fermée, selon une pratique courante » ; il ne réussirait dans sa demande qu'en prouvant « que l'employé a vu ou pu voir la main appuyée contre le montant de la portière, et a néanmoins, sans avoir pris la précaution de la faire retirer, fermé la portière ». — Cf. Grenoble, 16 mars 1897, *précité*.

Pareille sévérité, jointe à l'incidence de la preuve sur les épaules du plaignant, aboutit à des résultats fort peu équitables : ainsi, dans une espèce analogue, où la victime prétendait l'accident dû à la fermeture précipitée de la portière par le contrôleur, avant qu'elle ait eu le temps de retirer la main qui venait de reprendre son billet poinçonné, le tribunal civil de Dunkerque a débouté le plaignant, 11 août 1899 (Smagghe contre Compagnie du Nord, *inédit* ; nous avons mentionné déjà le jugement avant faire droit du 1^{er} décembre 1898, confirmé en appel : Douai, 7 juin 1899, qui ouvrait une enquête en obligeant M. Smagghe, à faire la preuve des faits par lui articulés à l'appui de sa demande), comme « n'ayant pas administré la preuve de la faute positive de l'employé », sous prétexte que le seul

Voilà autant d'hypothèses, qui sont des causes fréquentes d'accidents et dans lesquelles les blessures occasionnées par les chemins de fer laisseront le juge dans l'ignorance de leurs causes. Il y en a bien d'autres, et ce sont pour la plupart les accidents individuels qui mettent ainsi leurs victimes dans une situation précaire.

Il ne faut pas oublier encore que si l'on arrive presque toujours assez facilement à connaître la cause des catastrophes maritimes : naufrages ou collisions en mer, il survient à bord des navires quantité d'accidents qui peuvent laisser planer sur leur origine semblable doute : que le voyageur par exemple soit tombé dans une excavation ou qu'il ait souffert de la chute de quelque objet.

Il ne faut pas oublier enfin que l'incertitude pourra exister davantage encore pour les accidents de tramways, d'omnibus, de fiacres... où le problème se pose dans toute sa pureté, où la difficulté se présente entière parce que l'œuvre de la justice n'a pas été préparée par des enquêtes, instructions, rapports. Ils sont particulièrement fréquents à

témoin de l'enquête « a bien constaté que la main droite du demandeur a été comprimée entre le battant et le cadre de la portière, mais qu'on ne trouve dans sa déposition nulle affirmation de la faute ou de l'imprudence du contrôleur V... ». L'argument est au moins bizarre et ne tendrait à rien moins qu'à décider que la qualification juridique des faits dépend de la façon dont les témoins les qualifient ! Et cependant, le Rapport de l'ingénieur des mines chargé du contrôle de l'exploitation technique du Chemin de fer du Nord, à Lille, en date du 12 octobre 1898, porte : « Par lettre en date du 3 octobre, M. l'Inspecteur principal de Dunkerque nous informe qu'il a puni d'une lettre de blâme le contrôleur adjoint V... *responsable* de l'accident. L'accident nous paraît dû à l'inattention de V..., qui est passible, par suite, de poursuites correctionnelles par application de l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845. Toutefois, dans les conditions exposées ci-dessus, il serait bien rigoureux, à notre avis, de poursuivre cet agent par application de l'article précité et la punition qui lui a été infligée nous paraît être une sanction suffisante de la *faute* qu'il a commise ». L'action publique n'a donc pas été d'office mise en mouvement ; mais la Compagnie, représentée par son Inspecteur principal, avait bien reconnu par la punition disciplinaire spontanément infligée, que la responsabilité de l'accident revenait à son employé et par le fait même rejaillissait sur elle. Ce qui n'a pas empêché le tribunal de Dunkerque de répondre à l'argument que tirait le demandeur de la mesure disciplinaire infligée à l'agent V... pour en déduire la responsabilité de la Compagnie, « que les mobiles de cette décision ne lui semblent pas décisifs et qu'elle n'est point déterminante au point de vue de la démonstration du quasi-délit ». Malgré son propre aveu, la Compagnie n'est pas jugée en faute.

De telle sorte que, si la victime, mieux avisée, avait commencé par poursuivre le contrôleur devant le tribunal correctionnel, elle aurait eu dans la sentence de condamnation, une preuve inéluctable de la faute de l'employé et par suite de la responsabilité civile de la Compagnie. Pour avoir voulu ménager un homme plus maladroit que coupable, elle s'est vue débouter de toute demande civile. Il y avait là un résultat de l'adoption de la théorie délictuelle que nous tenions à faire ressortir : l'intérêt bien entendu des victimes leur commande d'être impitoyables envers l'auteur de l'accident et de réclamer toujours contre lui une condamnation pénale, quelque sûr que paraisse le succès de sa preuve. Et c'est pourquoi nous avons insisté sur ce jugement inattendu, dénué d'ailleurs de valeur juridique.

Paris, par la multitude des véhicules de toutes sortes qui s'entrecroisent dans les rues qu'ils encombre. Ils se présentent partout sur les routes, rues et chemins qui s'ouvrent à tout le monde ; « les voitures qui s'y heurtent appartiennent la plupart du temps à des personnes différentes, et il peut être malaisé de savoir lequel des cochers a été en faute, lequel des entrepreneurs de transport est responsable. Si un camion renverse un omnibus, y a-t-il eu maladresse de l'homme qui conduisait l'omnibus, ou fausse manœuvre du camion ? Est-ce la Compagnie des omnibus ou l'entrepreneur de camionnage qui doit indemniser les voyageurs blessés dans la chute de leur voiture ? ».

Sans doute, malgré les complications qui peuvent se présenter, « on ne voit pas la justice confesser volontiers que la vérité lui échappe. Les tribunaux poursuivant les plaideurs jusque dans leurs derniers retranchements, relèvent avec soin les fautes que celui-ci ou celui-là a pu commettre. L'observation stricte des règlements ne met pas le voiturier à l'abri des investigations des magistrats ; d'après les arrêts, les transporteurs, non contents de s'astreindre aux précautions que leur imposent des textes légalement obligatoires, doivent prendre toutes les mesures dictées par la prudence. A côté des contraventions aux prescriptions réglementaires, on constate ainsi des fautes variées qui engagent le voiturier. Elles n'ont pas besoin d'être d'une gravité spéciale ; les juges retiennent même celles qui ont paru ne point mériter une peine, et accordent des dommages-intérêts pour des faits contre lesquels les tribunaux de répression n'ont pas voulu sévir. On applique largement le principe d'après lequel les juridictions civiles, liées par les décisions des juridictions criminelles quant à l'existence des faits, conservent en général la libre appréciation des délits ou quasi-délits civils ressortant de chaque espèce. Les magistrats qui s'attachent de la sorte à ne laisser passer aucune des fautes du transporteur, recherchent avec une égale attention celles du voyageur lui-même. Avec ces tendances, il n'arrive pas fréquemment que la cause d'un accident demeure mystérieuse » (1).

Il n'en est pas moins vrai qu'il reste des cas nombreux où la situation de la victime est des plus précaires, parfois même désastreuse, par cela seul qu'elle doit rechercher toutes preuves, et ces cas sont précisément ceux qui, en dehors du grand retentissement des catastrophes, frappent les victimes isolées d'accidents, fussent-ils de chemins de fer ou de navigation ; elles n'ont pas pour elles l'appui de l'opinion publique, obtiennent difficilement réparation et n'en souffrent pas moins autant que si elles avaient eu des compagnons d'infortune.

Cela seul suffit à exiger impérieusement une modification à une situation aussi peu équitable, puisqu'en rejetant sur les épaules de la

(1) Chavegrin, note sous Paris, 31 janvier 1895, S. 96.2.225.

Compagnie une preuve qui lui pèsera beaucoup moins qu'au voyageur, les obscurités seront plus facilement éclaircies et il sera infiniment moins rare qu'en définitive, le point en litige reste inexpliqué. N'est-il pas juste qu'une preuve quelconque incombe à celui qui peut le plus facilement la faire ?

Qu'avons-nous d'ailleurs besoin d'insister ? Le meilleur argument en faveur d'une modification réside dans ce fait que la jurisprudence délictuelle elle-même, plus ou moins consciemment, s'est laissée entamer par le besoin d'adoucir le sort du voyageur, et c'est là le plus convaincant hommage rendu à l'insuffisance de la théorie délictuelle (1).

(1) Rappelons encore une conséquence de la théorie délictuelle. Non seulement les co-auteurs d'un délit pénal sont solidairement responsables du dommage causé par ce délit, en vertu du principe général de l'article 55 du Code pénal, mais encore, d'après une jurisprudence constante, les co-auteurs d'un simple délit civil ou d'un simple quasi-délit sont tenus solidairement, ou tout au moins *in solidum*, de la réparation du dommage qui en est résulté, toutes les fois qu'on se trouve dans l'impossibilité de séparer leurs fautes respectives et de déterminer exactement la part contributive de chacune d'elles, prise séparément, dans l'ensemble des dommages causés, auquel cas l'action ne serait donnée contre chacun d'eux que dans cette mesure. Il en est de même des personnes civilement responsables. Sur ce principe, voir : Aubry et Rau, IV, § 445, p. 749 et § 446, p. 755 ; Planiol, t. II, nos 900 et suiv ; Req., 26 juin 1894, D. 94.1.439 et les nombreuses références de la note ; Loison, *Traité de la solidarité*, nos 302 et suiv. ; Rodière, *De la solidarité et de l'indivisibilité*, n° 175.

Ce principe a été parfois appliqué au cas de choc entre deux voitures, alors que les deux cochers étaient en faute et avaient ainsi causé, en blessant grièvement une personne qui se trouvait dans l'une des voitures renversées, un même quasi-délit résultant de deux causes différentes fortuitement réunies : Req. 1^{er} décembre 1868, D. 69.1.131.

Mais il y a surtout été fait appel au cas d'abordage causé par la faute commune des capitaines : y a-t-il moyen de discerner la part qui doit revenir à chaque faute ayant contribué à la réalisation du sinistre, alors les capitaines et les armateurs sont, envers les victimes, comme ils le sont respectivement entre eux, appelés à supporter les dommages causés aux victimes simplement pour une part proportionnelle à l'importance relative, sur la réalisation et l'étendue du sinistre, de l'imprudence, de l'impéritie, de la négligence dont ils ont fait preuve. Au contraire, y a-t-il impossibilité de mesurer l'influence qu'ont exercée distributivement sur la collision les torts des deux capitaines, ils sont, ainsi que les armateurs civilement responsables, tenus solidairement entre eux (Rouen, 16 janvier 1895, D. 1900.1.41), ou plus exactement, tenus *in solidum* : Cass., 11 juillet 1892 (Deux arrêts), D. 94.1.513 et 561, avec deux dissertations de M. Levillain où on trouvera le renvoi à de nombreuses autorités en ce sens ; Cass., 1^{er} juillet 1892, *Rev. int. du dr. maritime*, 1892-93, p. 6 ; Rouen, 15 juillet 1898, *Ibid.*, 1898-99, p. 334 ; — Autran, *Code international de l'abordage maritime*, n° 189 ; — Danjon, *Eléments de droit maritime commercial*, n° 498.

La victime n'a qu'à se flatter de cette situation qui lui est des plus favorables.

En matière maritime, elle ne va cependant pas sans grave inconvénient. La solidarité entre armateurs astreints au paiement d'une même dette, en effet, ne met nullement obstacle à l'exercice de la faculté d'abandon par tel ou tel d'entre eux ; ce qui pourra avoir pour conséquence de faire peser définitivement le fardeau de la responsabilité pour la totalité ou pour la plus grande partie, sur l'un des deux propriétaires (Req., 21 octobre 1896, D. 1900.1.41, et la note 5-6, où ces deux points sont discutés et péremptoirement établis). Aussi a-t-on souvent protesté con-

§ 2. — **Recours contractuel.**

La solution à donner à notre question dans le recours contractuel sera tout aussi logique que celle que nous avons appliquée au recours délictuel, et sera comme elle une déduction pure et simple de ce grand principe dont s'inspire l'article 1315 du Code civil : « La nécessité de prouver s'impose à celui qui avance un fait contraire à l'état normal et habituel des choses ou à une situation acquise. » Elle aura l'avantage de répondre mieux aux nécessités pratiques.

Le demandeur, avons-nous dit, doit toujours justifier sa demande en établissant la faute dont il se prévaut. Or, quand il y a eu contrat, faisant naître ou consacrant entre les parties des obligations déterminées et respectives, toute violation de l'une de ces obligations constitue à la charge du contractant qui en était tenu une faute, à moins que, — circonstance exceptionnelle, — l'inexécution ne résulte « d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

Le demandeur contractuel aura donc rempli toute sa preuve lorsqu'il aura établi : son titre, c'est-à-dire l'existence du contrat ; et, si ce point est contesté, l'obligation qui en découlait à son profit et à l'encontre du défendeur, et qu'il prétend violée à son détriment. Puisqu'en principe, toute infraction à cette obligation constitue une faute, le fait seul de la lésion due à un accident arrivé pendant la durée d'exécution du contrat fait preuve complète de la non-exécution, de la mauvaise exécution ou de l'exécution incomplète de l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf ; la victime sera dispensée de prouver que cette inexécution est imputable à faute au voiturier et aura terminé sa tâche en établissant le rapport de cause à effet entre cette inexécution et le préjudice qu'il a éprouvé (1).

Nous avons vu déjà que, dans tous les cas, la victime doit prouver que la lésion dommageable a été reçue au cours du transport ; il en résulte que l'originalité du recours contractuel consiste précisément à tenir la victime quitte de toute preuve plus ample quand elle aura établi la régularité du contrat sur lequel elle s'appuie. Au voiturier, qui nierait devoir aucune indemnité, à prouver sa libération, par impossibilité fortuite d'exécuter.

Les rôles, on le voit, sont renversés : tout à l'heure, c'était au voya-

tre la rigueur de la responsabilité *in solidum* pour recommander la répartition proportionnelle au degré respectif des fautes des capitaines. C'est d'ailleurs la solution qu'a préconisée la Conférence de Droit maritime tenue à Anvers, en 1898, dans sa sixième résolution.

(1) Ce qui amène à la charge du demandeur la preuve de la cause du préjudice, qu'il faut bien se garder de confondre avec la recherche de la cause de l'accident. La cause du préjudice est précisément cet accident dont le demandeur contractuel n'a pas à établir l'origine pour toucher son indemnité.

geur à faire recherches et enquêtes ; ici c'est au voiturier qui veut s'exonérer qu'incombe la partie délicate de la preuve ; tout à l'heure, les conséquences d'un accident dont la cause demeurerait ténébreuse restaient à la charge du voyageur, ici elles restent à la charge du voiturier.

Et tout cela se comprend aisément : par le contrat de transport, le voiturier s'est constitué débiteur de sécurité envers le voyageur ; il s'est engagé à le transporter sain et sauf à destination et à le restituer à lui-même, valide comme il l'a reçu ; ou au moins il s'est obligé à employer tous ses soins pour écarter de lui toute cause d'accident. Si donc le voyageur n'arrive que mutilé plus ou moins grièvement, ce seul fait établit que le transporteur a manqué à son obligation ; il est responsable de l'inexécution de l'engagement qu'il a librement assumé. Peut-être, en réalité, est-ce un cas fortuit qui l'a mis dans l'impossibilité de tenir sa parole, mais le voiturier actionné qui le soutiendrait, invoquant une exception, excipant d'une prétention nouvelle, ce serait à lui à faire la preuve de ce fait qui l'exonère, à établir formellement qu'il n'a rien à se reprocher, parce que l'accident vient d'un cas fortuit ou de la faute du voyageur, ce serait à lui à démontrer à son tour le prétendu fait libérateur qu'il allègue et qui ne se présume pas (1). Aussi longtemps qu'il s'abstient d'articuler et d'établir ce fait d'exonération, il est considéré comme un débiteur en faute, ce qui déterminera sa condamnation : il doit exécuter par équivalent l'obligation par lui contractée et dont il ne prouve pas l'extinction : son obligation d'indemnité est constante. « Le voyageur a acheté de l'Etat ou d'une Compagnie, dit M. Sainctelette, le droit d'être transporté de là ici en toute sécurité. Il a un titre qui n'est pas contesté ; il en réclame le paiement ; on ne lui oppose ni sa propre faute, ni cas fortuit, ni force majeure. On lui doit dès lors des dommages-intérêts comme compensation de l'inexécution du contrat ; on les lui doit, quoi qu'il advienne du point de savoir s'il y eu faute, de quel service et de quel agent. » Puisque, si le voiturier veut échapper aux conséquences de la non-exécution du contrat et obtenir son renvoi des poursuites, c'est à lui qu'il appartient d'établir que cette inexécution s'est produite dans de telles conditions qu'on ne peut pas la lui imputer à faute, c'est sur lui que pèse le fardeau de la preuve (2).

(1) « Pas plus que l'obligation, la libération ne se présume. Si l'obligation est contraire au cours normal des choses, la libération est contraire à une situation acquise. Ces deux faits demandent à être prouvés. » Delmond-Bébet, *op. cit.*, p. 36.

(2) « Il résulte virtuellement de l'inexécution de l'obligation, qu'elle est imputable au co-contractant. C'est à celui-ci, s'il veut se défendre, à définir et à démontrer sa défense, à prouver les justifications, les excuses, les circonstances atténuantes dont il entend se prévaloir. La désignation que le garanti trouve dans le contrat, la loi ne la fournit pas au créancier en responsabilité. Le contrat résout

Ces règles générales de la dévolution de la preuve posées dans l'article 1315 sont appliquées dans l'article 1302, et plus généralement, aux obligations contractuelles d'une façon très compréhensive et quelqu'en puisse être l'objet, par les articles 1147 et 1148 du Code civil, qui sont on ne peut plus explicites.

L'article 1784 ne fait donc qu'une application au contrat de transport des marchandises des principes généraux qui dominent les contrats, application confirmée par les articles 103 et 104 du Code de commerce, et qui avait déjà son équivalent dans les dispositions analogues de la loi du 30 juillet 1793 sur l'organisation des postes et messageries en régie nationale, articles 59 et 60 (1). Cette particularité est peut-être toute la raison de l'existence de l'article 1784 ; jusqu'à lui, le transport des voyageurs n'avait pas été réglementé ; le législateur l'a passé sous silence, mais il a reproduit la disposition qu'il trouvait dans l'ancien texte et qui concernait les marchandises.

Nous sommes arrivés, par le seul jeu des principes incontestables qui régissent la preuve des contrats, à appliquer au transport des voyageurs une solution identique.

Et l'on touche ainsi du doigt combien est nulle la valeur de l'argument *a contrario* que certains partisans de la responsabilité délictuelle essaient de tirer de la teneur de l'article 1784 et qui forme le fond de l'arrêt de cassation du 14 décembre 1903 ; l'on voit combien il est inexact de prétendre que les principes généraux en matière de responsabilité se trouvent dans l'article 1382 et laissent la charge de la preuve au demandeur, si l'on ne spécifie pas qu'on ne parle que de la responsabilité extra-contractuelle, et qu'il y a un droit commun de la responsabilité contractuelle, qui est tout autre.

Rien de plus légitime, dès lors, que de résoudre diversement la question de savoir à qui incombe la preuve, suivant que le fait à prouver se rattache à la matière des obligations conventionnelles ou à celle des obligations délictuelles. Rien de plus légitime que d'appliquer les règles des contrats aux rapports résultant des contrats, et de ce nombre sont les rapports de voiturier à voyageur. Il ne s'agit pas ici d'« interversion ou de renversement » de la preuve, comme le disent trop d'auteurs ; il s'agirait bien plutôt de son « redressement »

d'avance la question d'imputabilité. La loi la laisse tout entière à résoudre par le juge. Le contrat soustrait le créancier aux hasards, aux ennuis, aux difficultés de l'imputation. La loi l'y laisse soumis. » Sainctelette, *op. cit.*, p. 43.

(1) ART. 59. — « La régie sera responsable de tous les paquets, ballots, marchandises et effets perdus ou endommagés par la faute de ses préposés, sauf le recours contre ces derniers, s'il y a lieu. » ART. 60. — « Sera tenue la régie de répondre des événements occasionnés par force majeure ainsi que par le défaut d'emballage et de précautions quelconques qui dépendent des particuliers et dont mention devra être faite en leur présence dans l'enregistrement ».

sil'on n'envisageait que la modification ainsi demandée à la pratique (1).

1. — *Preuve exigée de la victime pour engager de plein droit la responsabilité du voiturier.* — Il suffit donc à la victime de prouver sa qualité de « voyageur » au moment de l'accident. Mais comment prouvera-t-elle l'existence du contrat dont elle veut se prévaloir ?

Sur la preuve du contrat de transport des personnes, il n'existe point de règles spéciales ; et aucune disposition légale n'a, comme pour le transport des marchandises, déterminé les formes des écrits ordinairement délivrés : lettres de voitures ou connaissements.

Si le transporteur ne fait pas profession de voiturier autrui, le contrat est civil à son égard, et la preuve n'en peut être faite que conformément aux articles 1341 et 1325 : au delà de 150 francs la preuve par témoins et par présomptions est interdite ; si l'acte écrit qui constate le contrat est sous seings privés, il doit être fait en double exemplaire. Mais ces rigueurs ne seront jamais exigées en fait puisqu'il faut se placer pour apprécier l'intérêt en jeu non au moment de la demande en dommages-intérêts, mais à l'époque de la conclusion du contrat et qu'il n'y a

(1) Du même coup tombe aussi le reproche que nous adressent certains partisans de la responsabilité contractuelle, d'après lesquels nous aurions le tort de présumer la faute contractuelle alors qu'elle a besoin d'être prouvée, tout comme la faute délictuelle. Il n'est ici nullement question de présomption de faute.

S'appuyant sur ce que le débiteur répond de plein droit de l'inexécution du contrat, sans que le demandeur ait besoin, pour obtenir réparation, d'établir la faute du voiturier, des jurisconsultes tels que Colmet de Santerre (*op. cit.*, t. V, n° 25 bis), Larombière (*op. cit.*, art. 1147, n° 6), Marcadé (t. IV, p. 689), suivis par M. Huc (t. VII, n° 141), ont soutenu que, dans le domaine contractuel, le simple fait suffit pour que l'inexécution de l'obligation soit imputable au débiteur, pour obliger son auteur à des dommages-intérêts, lorsque ce fait a empêché l'exécution de la prestation promise, sans qu'il soit nécessaire que cette inexécution soit le résultat d'une faute de sa part : la responsabilité contractuelle, non seulement serait encourue sans autre justification de culpabilité, mais ne supposerait pas la culpabilité : « on serait malvenu à soutenir que le voiturier est présumé en faute, puisqu'il est élémentaire que la faute ne se présume pas, il serait tout aussi inexact de soutenir qu'une faute est prouvée, non spécialisée sans doute, mais qui reste acquise, faute de preuve contraire ». « Nous croyons l'objection mal fondée, répond M. Boutaud (*op. cit.*, p. 19-20). Le créancier contractuel tient à peu près ce langage à son débiteur : Vous avez promis ; vous ne tenez pas votre promesse ; prouvez que vous êtes libéré, c'est-à-dire que l'inexécution ne résulte pas de votre faute. Mais, dit-on, si le débiteur ne parvient pas à faire cette preuve toujours difficile, il faut bien dire qu'il est tenu à raison de son fait. C'est mêler à la question une difficulté pratique qui ne fait nullement échec à la vérité théorique. Si la lumière pouvait se faire complète, le débiteur ne serait jamais tenu que s'il était en faute. » Et M. Boutaud continue, en appuyant sur des arguments de texte l'opinion très exacte, selon nous, d'après laquelle la faute est requise pour que l'inexécution d'un contrat donne lieu à réparation. Malgré les conséquences pratiques parfois opposées résultant du jeu des règles juridiques de la faute contractuelle, il reste toujours vrai de dire que, théoriquement, la théorie traditionnelle n'admet pas de responsabilité sans faute.

guère d'exemple de transporteur occasionnel se chargeant d'un voyage dont le prix serait supérieur à 150 francs.

Si au contraire, le voiturier est une personne ou une Compagnie faisant profession de transporter des voyageurs d'un point à un autre, le procès s'instruira toujours conformément au régime de preuves exceptionnelles autorisé par le droit commercial et jamais d'après les preuves établies par le droit civil, et cette règle est également vraie, que le voyageur fasse ou non acte de commerce.

Quand le voyageur fait, lui aussi acte de commerce, l'acte est commercial de quelque côté qu'on l'envisage, et rien n'est plus naturel : les règles de preuve particulières au droit commercial sont faites pour les actes de commerce : leur application « ne dépend pas de la juridiction saisie, ni, en principe, de la qualité des parties ; elle se fait, que le litige soit porté devant un tribunal civil, un tribunal de commerce ou un tribunal de répression, que les parties en cause soient des commerçants ou des non-commerçants ».

Quand le voyageur n'est pas commerçant ou ne voyage pas pour les besoins de son commerce, la convention est, quant à lui, de nature civile ; et puisque tout transport n'est pas nécessairement civil ou commercial à l'égard des deux parties, il constitue un acte de commerce unilatéral. Nous avons développé par le détail les difficultés qui ont été soulevées quant à la compétence au cas de contestations nées des actes de commerce mixtes et nous avons dit la solution qui l'emporte en doctrine et en jurisprudence. Le principe que nous venons d'énoncer quant à la preuve contre un voiturier commerçant n'est que l'application pure et simple de la règle générale d'après laquelle sont solutionnées les difficultés résultant des actes mixtes de commerce : si le fait juridique en contestation a le caractère commercial envers une partie et le caractère civil envers l'autre, on applique les principes de la loi commerciale ou ceux de la loi civile suivant la qualité du fait par rapport à la personne contre qui la preuve est demandée (1).

Le contrat étant commercial à l'égard du voiturier, et tous les modes de preuve étant admissibles en cette matière, les juges pourraient donc souverainement puiser les éléments de leur conviction dans les faits, documents et circonstances de la cause (2).

Nous avons dit que, dans l'opinion qui prévaut en jurisprudence, si

(1) « Les preuves du droit civil sont seules permises contre celui pour lequel l'opération a le caractère civil, il ne doit pas souffrir du caractère commercial qu'a l'acte pour l'autre partie. Contre celle-ci, la preuve doit pouvoir se faire conformément aux règles du droit commercial, on ne concevrait pas qu'elle se plaignît en opposant que l'acte litigieux est civil à l'égard de son co-contractant. » Lyon-Caen et Renault, *Manuel*, n° 403 ; Demolombe, t. XXX n° 104 ; Aubry et Rau, § 763 *bis* ; Cass., 31 mars 1874, D. 75.1.229.

(2) Cass. req., 25 juin 1896, D. 97.1.79.

le demandeur au regard de qui l'acte mixte de commerce est civil, est recevable à attaquer le voiturier commerçant devant le tribunal consulaire, il peut toujours, s'il le préfère, saisir du procès les tribunaux civils. Sera-ce à la condition de faire instruire alors le procès suivant les preuves de droit commun ? ou pourra-t-il encore, en se rangeant à ce second parti, user contre le voiturier commerçant des preuves commerciales ?

M. Thaller s'en tient à la première opinion (1). Voici comment, après avoir énoncé clairement l'objection, il légitime sa manière de voir : « Il est permis de contester cette nécessité de revenir au système des preuves civiles, lorsque le demandeur préfère saisir le tribunal de droit commun du procès, au lieu de le porter devant le tribunal de commerce. Le principe que la nature des preuves est indépendant de la juridiction saisie prévaut notamment en droit criminel. On ne peut poursuivre, en police correctionnelle, un abus de confiance, pour violation de dépôt qu'à la condition d'établir l'existence de ce dépôt et de produire un titre, si l'intérêt dépasse 150 francs. Le régime de la preuve n'est donc point modifié par le caractère de la juridiction saisie de la contestation. Pourquoi ne pas raisonner de même, lorsqu'une affaire commerciale pour le défendeur se trouve déferée à un tribunal civil, parce que le demandeur a mieux aimé saisir ce tribunal que les juges de commerce, lesquels devaient normalement en connaître ? Voici la réponse : Il faut remarquer ici que, si le demandeur porte l'affaire devant le tribunal civil, c'est qu'il considère l'acte comme civil. Pour être conséquent avec lui-même, il doit le réputer tel, même quant à la détermination des preuves dont il pourra se servir : on n'est plus alors en présence des lois relatives au commerce. »

En l'absence d'ailleurs de toute jurisprudence sur cette difficulté spéciale, nous ne croyons par l'argument de M. Thaller irréfutable, et nous pensons, avec MM. Lyon-Caen et Renault (2), Picard (3) et Huc (4), que la règle que nous avons posée ne comporte, quant à la preuve, aucune restriction et que le voiturier qui a fait acte de commerce ne pourra arguer de cette circonstance qu'il est poursuivi

(1) Thaller, *Traité de droit commercial*, p. 36, n° 40.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Manuel de droit commercial* (5^e éd., 1899), n° 403.

(3) Picard, *op. cit.*, t. IV, p. 906. « Devant le juge civil statuant sur un acte commercial à l'égard de l'une des parties, et purement civil à l'égard de l'autre, la preuve testimoniale n'est admissible vis-à-vis de cette dernière que dans les cas prévus par les articles 1341 et suivants du Code civil. » Il résulte clairement de cette assertion, ajoute M. Mazen (*op. cit.*, p. 99), que la preuve commerciale est admissible vis-à-vis de la première, c'est-à-dire du voiturier.

(4) Huc, *op. cit.*, t. VIII, nos 224 et suiv. « En matière commerciale, la preuve par témoins est toujours admissible, même devant la juridiction civile. » — Les Codes italien et portugais vont plus loin encore et appliquent la loi commerciale par cela seul qu'un acte est commercial pour l'une quelconque des parties.

devant un tribunal civil pour repousser la preuve administrée conformément aux moyens fournis par le droit du commerce. C'est la nature du fait et non le caractère de la juridiction saisie qui détermine l'admissibilité de la preuve testimoniale.

Il en résulte que le voyageur, poursuivant un voiturier de profession, pourra établir l'existence du contrat de transport par tous les moyens admis par l'article 109 du Code de commerce. La discussion qui précède n'aurait d'ailleurs d'intérêt qu'à propos d'un voyage dont le prix serait supérieur à 150 francs, car au-dessous de ce chiffre, même en matière civile, le juge peut toujours pour former sa conviction, recourir à la preuve testimoniale et aux présomptions du fait. C'est probablement ce qui explique que la pratique se soit désintéressée de cette difficulté.

Comment donc la victime, dont la plupart du temps les moyens de preuve ne sont pas limités, prouvera-t-elle l'existence du contrat de transport ?

S'agit-il d'un tramway, d'un omnibus, d'un bateau faisant un service régulier, le seul fait de la présence d'une personne dans l'un quelconque de ces véhicules prouvera suffisamment l'existence du contrat, puisque nous avons dit qu'il se formait instantanément, et sans qu'il faille attacher aucune importance à cette circonstance que le contrôleur a ou n'a pas encore fait payer le prix de la place (1).

S'agit-il d'un fiacre ou d'une voiture de grande remise, la présence du voyageur prouvera encore presque infailliblement la conclusion antérieure d'un contrat de transport. Il faudrait supposer une hypothèse aussi extraordinaire que celle d'un individu pénétrant dans le véhicule en station ou à la course et à l'insu du cocher, pour arriver à une circonstance dans laquelle cette règle ne se vérifierait pas.

S'agit-il des chemins de fer, les fraudes sont plus faciles. Nous avons dit, dans notre première partie, les cas dans lesquels il y a contrat et ceux dans lesquels il n'y a pas contrat. Généralement, le « voyageur » est muni d'un billet régulier, et l'existence du contrat sera admise sans débat sur la simple présentation de ce billet. Une difficulté, peu commune, il est vrai, s'élèverait si la Compagnie repoussait ce mode de preuve.

Quelle est la nature du billet ?

Il est la constatation du paiement du prix du transport (2), une quittance entre les mains du voyageur, qui lui donne accès dans l'enceinte de la voie ferrée. Il est donc un titre écrit émanant de la Compagnie.

On pourrait lui contester ce caractère, en faisant remarquer qu'il est imprimé et surtout qu'il n'est pas signé. Mais l'absence de ces deux formalités s'explique aisément par les exigences du service et les in-

(1) Adde : Paris, 17 janvier 1902 (deux arrêts), D. 1904.2.268.

(2) L'article 4 du Tarif général G. V. le dit expressément.

convénients qu'entraînerait l'application stricte de la loi. Quant à l'impression, les personnes morales n'ayant pas d'écriture à elles propres, tout au plus pourrait-on exiger pour les contrats qu'elles passent l'écriture de leurs agents ; mais rien dans notre législation ne s'oppose à ce qu'un titre probatoire soit imprimé, et quand les contrats sont aussi fréquents et multiples que les transports par chemins de fer, il est naturel d'éviter, par l'impression des billets, des pertes de temps et d'argent. Mais ne faudrait-il pas au moins que ce titre remis au voyageur porte la signature du fondé de pouvoirs de la Compagnie. La formalité de la signature des billets par les receveurs qui les délivrent a été supprimée pour éviter des lenteurs dans la distribution, et il n'est pas contesté que les Compagnies se reconnaissent, par ce seul imprimé, valablement engagées à transporter ; il serait au moins curieux qu'on soit plus exigeant pour la preuve d'une obligation qui, après tout, n'est qu'accessoire, que pour celle de l'obligation principale.

Le billet, accepté par le voyageur est donc un titre pour et contre la Compagnie : il prouve que le voyageur a rempli l'obligation de payer le prix du transport, et que la Compagnie s'est engagée à le transporter dans les conditions qui sont énoncées sur son billet ; il limite les droits du voyageur à ces mêmes conditions et l'empêche de prétendre en avoir reçu de la Compagnie plus que celle-ci ne lui en a reconnu. Il est un moyen de preuve du contrat, un *instrumentum*, et fait acquérir à la personne qui le possède la qualité de voyageur.

Les actes sous seings privés qui contiennent des conventions synallagmatiques, a-t-on objecté, ne sont valables, dit l'article 1325 du Code civil, « qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct. Or, en matière de transport, nous voyons le voyageur seul détenteur d'un titre écrit. Et cependant le contrat de transport étant un contrat synallagmatique, tombe sous le coup de cette exigence ; le billet, ne répondant pas à la formalité du « double exemplaire » ne saurait donc avoir force probante par lui-même. Il ne pourrait servir que de commencement de preuve par écrit pour donner passage à la preuve testimoniale, en matière excédant 150 francs, conformément aux dispositions de l'article 1347 du Code civil. M. Cavaré, cherchant à défendre la force probante du billet s'efforce d'expliquer ce qu'il appelle « une dérogation au droit commun » (1), et ne s'aperçoit pas que l'objection dont il s'agit renferme

(1) « Cette dérogation au droit commun s'explique par ce fait que la présence même du voyageur dans l'enceinte du chemin de fer est une preuve qu'un contrat est intervenu : refuse-t-il de produire le titre qui fixe les clauses de ce contrat, il sera considéré en faute et passible de peines auxquelles il n'a qu'un seul moyen de se soustraire : représenter son titre. La Compagnie n'a donc pas d'intérêt à avoir entre les mains une preuve écrite du contrat, dont la rédaction causerait une perte de temps ; le voyageur a plus intérêt qu'elle à montrer son titre. » — Cavaré, *op. cit.*, p. 117-118.

une double et profonde erreur qui la met complètement à néant et lui enlève toute portée.

a) A supposer que nous soyons en matière civile : sa conclusion reposerait uniquement sur une fausse interprétation de l'article 1325. Cet article vise les actes sous seings privés contenant des conventions synallagmatiques, mais ne s'applique pas à tous les contrats synallagmatiques. « On ne doit pas s'attacher, dit M. Planiol (1), à la nature du contrat, considéré d'une manière abstraite et théorique, mais bien à la coexistence d'obligations actuelles et réciproques, créées par la convention ». Or au moment où le billet est remis, le voyageur a déjà payé son prix en entier et la Compagnie n'a plus rien à lui réclamer ; il n'y a plus en fait qu'une seule des deux parties d'obligée, le voiturier, tenu de transporter le voyageur à destination dans de telles conditions déterminées. Un seul exemplaire suffit donc et répond au vœu de la loi (2).

b) Bien plus nous sommes en matière commerciale. Le voyageur peut donc établir la preuve du contrat de transport par tous les modes prévus à l'article 109 du Code de commerce. Et d'avis unanime, il ressort clairement des termes de cet article qu'en matière commerciale, les parties sont dispensées de la formalité de l'article 1325 : le billet constituera donc, qu'il réponde ou non à ses exigences, une preuve suffisante de l'existence du contrat de transport, et c'est la conclusion de ces quelques observations (3).

Mentionnons la faculté pour la Compagnie de contester la validité du billet, s'il était faux, ou nul (comme coupon de retour acheté contrairement aux règlements), ou périmé (par exemple parce qu'il ne se

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, n° 1146.

(2) Ce que M. Roger a fort bien compris : « La Compagnie, après la délivrance du billet, dit-il (*Du transport des personnes par chemins de fer*), ne garde entre ses mains aucun écrit, mode de preuve. N'est-ce pas méconnaître l'article 1325 du Code civil qui exige la formalité du double exemplaire pour la preuve des contrats synallagmatiques ? Est-ce que des obligations réciproques ne sont pas nées à la charge des deux parties ? — Mais ce que décide en réalité la loi, c'est que le double exemplaire est indispensable pour établir l'existence d'une convention qui soumet les parties à de mutuels engagements ; il faut donc nous demander si, le contrat une fois conclu, laisse pour l'avenir, des obligations à la charge des deux parties. Or le voyageur, en payant son prix, accomplit tout ce à quoi il est tenu ; aussitôt née, son obligation principale se trouve éteinte. Seules subsistent celles de la Compagnie qui, par suite, n'a jamais besoin de démontrer l'existence du contrat : seul le partant a intérêt à avoir en ses mains un mode de preuve. La pratique d'un seul écrit est donc légale. » — Voir un raisonnement analogue au cas de vente dont le prix est immédiatement acquitté : Bordeaux, 1^{er} avril 1889, D. 90.2.15.

(3) « La disposition de l'article 1325, disent notamment MM. Aubry et Rau (*Droit civil français*, § 756) ne s'applique point aux conventions synallagmatiques qui constituent, à l'égard de toutes les parties, des actes de commerce, peu importe d'ailleurs qu'elles soient ou non intervenues entre commerçants. Si une convention sy-

rapporte pas au voyage au cours duquel l'accident s'est produit, mais à un voyage précédent effectué par la même personne, preuve particulièrement délicate si le second voyage a lieu dans la même journée ou pendant la période de validité du billet), ou frauduleux (parce qu'il a été soit emprunté, soit acheté à un autre voyageur après l'accident, au moment duquel la victime était dans une situation irrégulière).

La carte de circulation devrait être assimilée au billet et elle servirait de preuve pour tout accident survenu dans les limites de validité de la carte, considérée au triple point de vue du parcours qu'elle autorise, du délai pendant lequel elle est valable et des passages successifs aux divers contrôles, ainsi que nous l'avons établi dans notre première partie.

En l'absence de billet ou à son défaut, le voyageur pourrait toujours, même si l'intérêt en jeu, c'est-à-dire le prix du billet, s'élevait à plus de 150 francs, avoir recours à la preuve testimoniale (1) et aux présomptions de l'homme (2) qui résulteront valablement du simple fait du transport, ou même, suivant certaines distinctions, de l'admission sur les quais ou dans les locaux réservés, à la suite d'un contrôle.

S'agit-il enfin des Compagnies de navigation maritime, elles délivrent des billets ou bulletins de passage, contenant l'indication des conditions générales du transport : destination des passagers, classe du navire à laquelle ils ont droit, diverses clauses qui régissent le contrat. Pour ceux qui feraient du contrat de passage une variété de l'affrètement, cet écrit serait nécessaire pour constater son existence, mais nous avons admis une solution opposée, et comme la règle de l'article 273 du Code de commerce constitue une disposition exceptionnelle aux règles du commerce, elle n'est pas susceptible d'extension. Il en résulte donc qu'un écrit n'a pas besoin d'être dressé, et que la preuve du con-

nallagmatique ne constituait un acte de commerce que par rapport à l'une des parties, l'acte sous seing privé ayant pour objet de la constater devrait pour être valable quant à l'autre partie, être fait double. » Cette dernière phrase, prévoyant l'hypothèse qui nous occupe n'assujettit le sous seing privé à la formalité du double qu'autant qu'il est opposé au non-commerçant, ici au voyageur ; c'est l'en exonérer implicitement quand il est opposé à la partie commerçante, ici la Compagnie.

« Sans doute, aucun texte n'exclut expressément l'application de l'article 1325 du Code civil ; mais en matière commerciale tous les moyens de preuve sont admis. Une pareille latitude ne se concilierait pas avec une application rigoureuse de l'article 1325 du Code civil. » Lyon-Caen et Renault, *Manuel*, n° 388.

(1) Toutes les fois que les juges croiront devoir l'admettre (art. 1341, al. 2, C. civ. ; art. 109, C. com.).

(2) Article 1353 du Code civil : « Les présomptions qui ne sont point établies par la loi, sont abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes, et dans les cas seulement où la loi admet les preuves testimoniales... »

trat pourra être faite par témoins et par simples présomptions, même si le prix du transport était supérieur à 150 francs (1).

En cas de contestation le passager possède, grâce au billet de passage, une preuve écrite ; mais s'il perd son billet, il n'en sera pas moins admis à prouver l'existence de la convention, et subsidiairement le fait du paiement, par tous les moyens possibles, conformément à la règle de l'article 109 du Code de commerce. Cette preuve sera des plus faciles, et sera même toute faite chaque fois que le capitaine se sera conformé au Règlement de 1866. S'agit-il de bâtiments affectés spécialement à des transports périodiques de voyageurs, les capitaines doivent avant d'appareiller, dresser une liste des passagers embarqués, en affirmer l'exactitude en y apposant leur signature et la faire remettre au bureau de l'inscription maritime vingt-quatre heures au plus tard après le départ (art. 275). En dehors de cette exception, les noms des passagers, avec toutes les indications utiles pour faire connaître complètement leur identité, telles que prénoms, âge, lieu de naissance, filiation et profession, doivent être portés par le commissaire de l'inscription maritime sur le rôle de l'équipage (art. 274). Le capitaine qui embarquerait des passagers sans que mention en soit faite sur le rôle d'équipage, encourrait des peines prononcées par le décret-loi du 19 mars 1852 (art. 4 et 5).

La preuve du contrat de transport qui, bien souvent, se fera par simples présomptions : ou ne sera pas contestée, ou sera donc toujours aisée à la victime. Voilà le contrat prouvé : reste à prouver, pour bénéficier du recours contractuel, que de ce contrat est résultée telle obligation déterminée, et que le contractant qui l'avait stipulée a failli à sa parole.

La première de ces preuves est toute théorique et consiste en l'examen de ce que comporte l'essence même du contrat de transport ; elle devrait être fixée une fois pour toutes : en l'absence de texte législatif, il semblerait que la raison doive fournir une réponse ferme et indiscutable. Il n'en est rien pourtant, et nous avons exposé les interminables dis-

(1) L'hypothèse de l'armateur non commerçant (c'est le propriétaire d'un yacht normalement affecté à ses excursions qui, exceptionnellement et moyennant rémunération, consent à prendre un passager à bord pour une traversée) s'identifierait entièrement à celle de tout transporteur civil que nous avons envisagée. Il faut pourtant mentionner ici l'influence de deux théories dont l'une assimile le contrat de passage à un affrètement et l'autre admet la commercialité absolue du contrat de transport par mer, et qui toutes deux ouvriraient dans tous les cas aux victimes d'accidents ayant eu la mer pour théâtre la ressource des preuves commerciales, spécialement la preuve testimoniale et les présomptions de l'homme. Nous avons également repoussé ces théories ; il y a donc lieu d'appliquer ici encore les règles concernant la preuve des contrats civils, ou mixtes si le contrat n'a pas le caractère commercial pour le passager. Dans les deux cas, le tribunal civil serait seul compétent et les modes de preuve du droit civil seuls admissibles.

cussions qu'a soulevées l'interprétation du contrat de transport ; à tel point que nous touchons ici véritablement à la partie faible du système qui accorde un recours contractuel à la victime de l'accident de transport. Les articles 1134 et 1135 nous disent que tout contrat oblige les parties à remplir leurs obligations de bonne foi, et veulent que l'on interprète le contenu d'un contrat en considérant les parties comme tenues non seulement de ce qui y est exprimé, mais encore de toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. On s'en est autorisé pour faire découler du contrat de transport une obligation de sécurité à la charge du transporteur : le voiturier, a-t-on dit, s'est explicitement obligé à véhiculer le voyageur en un endroit donné ; ce faisant, il est censé avoir promis tacitement de faire tous ses efforts, de ne commettre aucune négligence, afin de l'y mener, indemne d'accidents. Avec cette interprétation, la première preuve de la victime est toute fournie par la preuve du contrat de transport.

La seconde preuve qui reste à produire par la victime comporte seulement la preuve de la matérialité de l'accident, dont la survenance a été une infraction à l'obligation de sécurité. Mais cette seconde affirmation des auteurs contractuels, objecte-t-on, est encore bien sujette à caution, à moins de donner à la promesse de sécurité une formule exagérément rigoureuse, ainsi que nous le montrerons dans notre conclusion, quand nous examinerons le bien-fondé des critiques qui ont été faites au système contractuel.

Quoi qu'il en soit, et en en faisant abstraction pour le moment, nous constatons que, pour un grand nombre d'adeptes de la responsabilité contractuelle du voiturier, quand l'existence du contrat de transport est prouvée, et la matérialité de l'accident établie comme elle doit l'être par tout demandeur en indemnité, l'inexécution de l'obligation du voiturier est constante et sa responsabilité contractuelle est engagée.

2. — *Preuve exonératoire possible de la part du voiturier.* — C'est en ce sens qu'il faut entendre cette proposition, à savoir que dans la théorie contractuelle, le voiturier est responsable de plein droit. Mais il ne l'est pas irrévocablement et sa responsabilité ne se dégage de cette double constatation que jusqu'à preuve contraire ; l'instance ne doit pas aboutir à une condamnation prononcée contre lui s'il peut justifier à sa décharge que l'inexécution de l'obligation, donc l'accident dont la victime a souffert, ne lui est pas imputable.

En d'autres termes, il écartera la responsabilité qui lui incombe en prouvant l'absence de faute de sa part. Ce qu'il pourra faire de multiples façons.

Un premier moyen, radical, s'offre à lui, de rejeter définitivement la responsabilité qui lui pèse : c'est de montrer que l'accident doit être attribué à un cas de force majeure parce qu'il a été produit par

une force physique inintelligente, dans des conditions qu'il ne pouvait prévoir et qu'il était au-dessus des forces humaines d'empêcher. Tels sont les événements de la nature : la tempête, le feu du ciel, les inondations imprévues, la grêle, le cyclone ou le tremblement de terre engloutissant des voyageurs sous les bâtiments détruits, l'ouragan, la fortune de mer (1) ; les grands vents, par contre, qui ne présentent rien d'insolite, les crues ordinaires des fleuves ou des rivières, ne sont pas de ces cas fortuits, il faut en dire autant du brouillard et du verglas, puisque ces cas n'ont rien de fortuit quand ils sont le résultat du cours ordinaire et régulier des saisons. Ils ne deviennent fortuits que lorsque par leur intensité exceptionnelle, ils sortent de l'ordre accoutumé.

Les cas de force majeure peuvent frapper directement le voyageur, sans troubler l'exploitation : tels seraient les cas où le voyageur est atteint de congestion, foudroyé par le tonnerre, tué sous la chute d'une tuile arrachée par la tempête à un toit voisin (2).

(1) « Fortune de mer » s'entend des accidents de navigation causés au cours du voyage, soit par l'état de la mer et des éléments, soit par collision, bris, naufrage et échouement, soit par suite de manœuvres ordonnées par le capitaine pour la direction de son navire et le salut commun de ceux qui sont à son bord. Il y a là une cause de libération propre aux transports maritimes : Trib. com. Seine, 14 novembre 1894 (motifs). — Rapp. Muteau, p. 485-486.

(2) Si le principe est très net, l'appréciation des faits donne lieu à bien des incertitudes, et des règles pratiques sont fort difficiles à poser : il s'agit bien plutôt de questions d'espèce et nous nous bornerons à quelques exemples choisis parmi les causes les plus fréquentes d'accidents : on considère généralement comme forces majeures, certains troubles atmosphériques : « Attendu que la responsabilité de la Compagnie a été atténuée par les conditions atmosphériques sous lesquelles a été placée inopinément la ligne ferrée ; que les tourbillons de neige, l'encombrement de la voie qui en est résulté rapidement, et le froid intense qui a sévi, augmenté par la violence du vent, ont rendu l'exploitation très difficile et provoqué un désarroi dont il faut tenir compte. » Toulouse, 5 décembre 1893, D. 94.2.412 ; Trib. com. Seine, 5 décembre 1850, P. 51.2.223 et les espèces rapportées dans Bédarride, *op. cit.*, t. II, n° 256 ; Féraud-Giraud, *op. cit.*, t. I, n° 526, t. II, n° 878. — Une tempête assez violente pour occasionner un déraillement : Trib. com. Seine, 13 novembre 1868, *Bull. ann.*, 1868, p. 336 ; Picard, *op. cit.*, t. III, p. 495. — Et principalement la gelée ; Sarrut, *op. cit.*, n° 759 ; Nancy, 3 décembre 1872, D. Rép. Suppl., V° *commissionnaire*, n° 189, p. 735 ; Trib. com. Seine, 15 janvier 1873, *Bull. ann.*, 1873, p. 52 ; Trib. com. Lille, 27 juillet 1875, *Bull. ann.*, 1876, p. 65 ; Cass., 24 juillet 1877, D. 79.1.29 ; Trib. com. Arles, 25 mai 1880, *Bull. ann.*, 1880, p. 111. — Mais la gelée elle-même ne deviendrait un cas d'exonération pour le voiturier, que si celui-ci avait pris au préalable toutes les mesures susceptibles d'en éviter les inconvénients, « Une Compagnie de chemins de fer est à bon droit déclarée responsable de l'accident survenu par suite d'un déraillement, lorsque le train ayant dû être refoulé par suite d'une tourmente de neige, ce déraillement s'est produit en raison de la présence de neiges et de glaces entassées entre un contre-rail et le rail sur lequel a passé le train qui était refoulé, et lorsque l'accident est dû à l'imprudence des agents de la Compagnie qui n'avaient surveillé ni la voie spécialement à l'endroit où se trouvent les contre-rails, ni la marche en arrière du train, de ma-

Mais il faut, c'est d'évidence, pour que l'excuse tirée de la force majeure puisse être accueillie, que le voiturier n'ait commis aucune faute ou imprudence antérieure ou subséquente à l'événement de force majeure qui en aurait déterminé ou aggravé les conséquences dommageables, qu'il n'ait négligé aucune précaution de nature à l'éviter ou à en atténuer les effets (1). Dans la majorité des hypothèses, l'accident, par

nière à le faire arrêter à l'instant même où un déraillement qui devait être prévu, se serait produit : l'absence de toute mesure de précaution à cet égard constitue une faute imputable à la Compagnie. » Cass., 16 juillet 1890, S. 94.1.35, D. 91.1.20 ; Cass., 17 janvier 1872, D. 72.1.124 ; Paris, 29 mai 1889, *Bull. ann.*, 1890, p. 200. — Ne constitue pas la force majeure, remarquons-le, tout déchaînement quelconque des forces élémentaires. Il faut au contraire que leur action ait été soudaine et inattendue. C'est ce que dit le Tribunal fédéral suisse, le 17 septembre 1897, *Annales de droit commercial*, 1897, p. 296. C'est ce qu'applique notre jurisprudence chaque fois que le fait invoqué était périodique et facile à prévoir : « Attendu que l'Allier est exposé à des crues extraordinaires... Qu'il résulte des rapports que la crue qui a emporté le pont n'a pas dépassé en violence celles déjà constatées... » Conseil d'Etat, 8 mai 1861, *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, 1861, p. 359. — Un incendie peut provenir de causes très variées et de ces causes découle le caractère qu'il faut lui attribuer : ce peut être un vice du matériel, un défaut d'entretien ou de surveillance (échauffement d'essieu), le feu du ciel, une main criminelle, un ennemi. C'est donc seulement d'après les circonstances du fait qu'on pourra dire s'il est ou non cas fortuit et le voiturier n'aurait pas fini sa preuve en avançant le fait de l'incendie, sans établir le cas fortuit qui l'a causé. V., à titre d'exemple, Cass., 6 janvier 1892, D. 92.1.357 ; 3 juin 1874, D. 76.1.371 ; Sarrat, n° 752 ; Féraud-Giraud, II, n° 882 et s. ; Bédarride, II, n° 533 et s. — Une autre circonstance délicate serait celle de l'insolation survenue en wagon ; il est impossible de poser en principe qu'elle soit un événement de force majeure ou qu'elle donne droit à indemnité ; la responsabilité du voiturier ne pourrait être engagée que s'il n'avait pas pris pour en préserver le voyageur toutes les précautions commandées par l'usage, la prudence et la température et s'il n'y avait pas chez l'individu qui a été frappé une disposition morbide attribuable soit à des excès, soit à son tempérament. Mais si les conditions du transport avaient sensiblement aggravé les dangers que faisait courir la température et surtout si quelque mesure prescrite (ventilateur, rideau) faisait défaut, il en serait évidemment responsable. De récentes et intéressantes décisions sont intervenues, réglant des cas d'insolation ayant frappé des ouvriers dans le cours de leur travail : Cass. civ., 10 décembre 1902, D. 1903.1.331 ; Req., 15 juin 1903, D. 1904.1.262 ; Paris, 4 décembre 1902 et Cass. civ., 2 mars 1904, D. 1904.1.553. — Un sinistre, occasionné par la mort subite ou accidentelle du mécanicien, peut-il être rangé parmi les événements dus à un cas fortuit ? M. Verne de Bachelard opine pour l'affirmative, M. Exner pour la négative ; nous y voyons encore une question de fait. — Toute perturbation dans le service, toute rupture d'une pièce du matériel ne peuvent *a priori* être considérées comme des cas de force majeure ; le caractère d'un vice imputable au voiturier apparaît au premier plan et donc ce voiturier en reste responsable, à moins qu'il ne parvienne à lui assigner une cause fortuite. Bédarride, *op. cit.*, t. II, n° 438.

(1) Rennes, 12 février 1890, D. 92.2.225 ; Cass., 4 août 1884, D. 84.1.454 ; 12 juillet 1893, D. 95.1.145. — Tel serait le cas de l'accident : dû à l'inertie d'un chef de gare qui, averti qu'un pont de chemin de fer a été emporté par les eaux, ne prend aucune des mesures possibles pour avertir un train en marche de l'événement et le laisse par défaut d'avis, se jeter dans le torrent (Accident de la Brague) (Var) ; dû à ce que les fondations de la construction dans un terrain mouvant, n'étaient pas

sa nature même, prouvera cette absence de faute ; quand il n'en sera pas ainsi, le seul fait par le voiturier d'avoir établi le cas fortuit ou de force majeure déterminé, cause de l'accident, fait présumer jusqu'à preuve contraire son absence de faute, et le libère. Le voyageur, prétextant qu'une faute du voiturier a contribué à l'accident parce qu'elle a engendré cette prétendue cause de libération, parce qu'elle a eu pour résultat de soumettre le véhicule à l'action de la force majeure, parce qu'elle en a aggravé l'effet ou a permis qu'elle devînt dommageable, invoque quelque chose d'exceptionnel, de contraire au cours ordinaire des choses ; c'est là de sa part une réplique qui ne tend à rien moins qu'à ruiner l'exception, le moyen de défense du voiturier, et dont la preuve doit normalement lui incomber. A la victime donc de rapporter la preuve de la faute initiale du voiturier, sans laquelle sa responsabilité ne saurait être de nouveau engagée (1). Si elle réussit à prouver que le voiturier n'avait pas pris toutes les précautions pour éviter la force majeure et que son impéritie a été pour quelque chose dans l'accident, que le cas fortuit a été précédé ou accompagné d'une faute imputable au voiturier, et sans laquelle le dommage ne se serait pas produit, sa responsabilité réapparaît pleine et entière ; aussi minime soit l'influence de sa faute comparée à celle des événements naturels, le voiturier sera tenu d'en réparer intégralement les conséquences : ainsi le veut la théorie traditionnelle.

Le voiturier peut, et c'est pour lui un second mode d'exonération, montrer que l'accident est dû à la propre faute de la victime, fournissant simultanément : la preuve du fait incriminé (imprudence, légèreté, négligence, maladresse, témérité), et d'un rapport de cause à effet entre ce fait et l'accident, de façon à prouver définitivement que l'accident a été la résultante de cette faute (2). Mais la faute de la

suffisamment solides pour résister à un cyclone, trop faibles pour résister à la trépidation causée par les machines ou soutenir le poids du matériel industriel ; dû à ce que le remblai qui a été miné par la crue d'un torrent était mal construit ou mal défendu contre les eaux.

(1) M. Guy (*op. cit.*, p. 149 et 150) prétend que le voiturier doit, pour se libérer, prouver outre le cas fortuit, l'absence de sa faute. M. Mazen (*op. cit.*, p. 103) lui oppose l'article 1148 du Code civil dont les termes : « Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé », lui semblent très favorables à l'opinion d'après laquelle le cas fortuit ou la force majeure étant établis font présumer jusqu'à preuve contraire l'absence de faute du voiturier. — M. Huc (*op. cit.*, t. VII, n° 144) partage aussi notre manière de voir : « Si le cas fortuit étant prouvé par le débiteur, le créancier prétend que, nonobstant l'événement dont s'agit, le débiteur est responsable parce qu'il a commis une faute qui a amené le prétendu cas fortuit, c'est à lui de prouver la faute imputée au débiteur. »

(2) Dans son dernier état, la jurisprudence est fixée en ce sens que, de même que les tribunaux apprécient si la force majeure a existé ou non, et la Cour de cassation vérifie si les faits constatés ont été, à bon droit, considérés par les juges du fond comme constitutifs d'un cas de force majeure (Wasselin, *op. cit.*, p. 121 et les

victime ne fait disparaître sa responsabilité que si elle a été la cause unique de l'accident. Fréquemment, les torts de la Compagnie n'en subsistent pas moins et la victime les fait ressortir. Quand ils sont établis et constants, le recours contractuel pas plus que le recours délictuel n'épargne au voiturier la perte de son procès. Sa responsabilité subsiste, mais amoindrie : ce que les partisans de la théorie délictuelle, justifient par cette remarque que l'article 1382 du Code civil ne limite pas la responsabilité de celui par la faute duquel s'est produit un fait dommageable au seul cas où cette faute a été la cause

références); de même, il appartient à la Cour suprême de vérifier si les faits dont la pertinence est constatée souverainement par les juges du fond présentent les caractères juridiques de la faute (Cass., 28 janvier 1879, S. 79.1.358; 13 janvier 1892, D. 92.1.157; 24 février 1896 (sol. imp.), D. 96.1.327; 19 mars 1888, D. 88.1.391; 29 juin 1897, D. 97.1.537 et la note; Req., 27 mars 1900, D. 1900.1.517).

En ce sens, que le voyageur en faute, qui ne peut reprocher au voiturier aucun manquement à ses obligations, doit subir seul les conséquences de l'accident dont il est seul la cause, et par suite, est sans droit à attaquer son voiturier : Cass., 22 mars 1887, *Bull. ann.*, 1887, p. 83; Trib. Seine, 21 novembre 1890, *Bull. ann.*, 1896, p. 65 (voyageur blessé en descendant avant l'arrêt du train, donc en contrevenant à l'article 63, 4^e alinéa, de l'ordonnance de 1846); Aix, 7 décembre 1891, D. 92.2.299; Trib. civ. Seine, 15 juin 1897, *Rev. prat. chem. de fer et tramways*, 1898, p. 165; Douai, 30 mai 1894 (voyageur qui, en se penchant hors d'un wagon, s'est brisé le crâne contre le pilastre d'un pont); Trib. com. Seine, 12 mars 1867; un voyageur était tombé dans une excavation dont l'accès n'appartenait pas au public; la demande en réparation fut repoussée par ce double motif que la Compagnie avait satisfait aux règles de la prudence en défendant l'accès de cette partie de la gare et que le voyageur avait violé les règlements en y pénétrant malgré cette défense. — Rouen, 27 juillet 1895, S. 98.1.525 : la Compagnie n'est pas responsable de l'accident qui n'a eu d'autre cause que la faute de la victime tombée sous les roues d'un wagon en descendant d'un marchepied sur lequel elle était montée pendant la marche du train; Paris, 13 avril 1892, D. 93.2.125, ou « restée, malgré les invitations d'agents, à une place non destinée aux voyageurs (plate-forme d'un train-tramway) d'où elle est tombée »; Trib. civ. Bruxelles, 1^{er} avril 1903, *Gaz. Trib.*, 24 septembre 1903 : « Si le transporteur doit garantir la sécurité des voyageurs, ceux-ci doivent utiliser les moyens mis à leur disposition pour réaliser ce but. Commet une faute de nature à dégager la responsabilité du transporteur, le voyageur qui, placé sur la plate-forme d'un tramway, ne s'appuie pas sur la main-courante mise à sa disposition pour éviter les conséquences des chocs qui peuvent se produire au passage des courbes »; Trib. com. Marseille, 7 octobre 1891, *Journ. Marseille*, 92.1.13, 10 juillet 1893, *ibid.*, 93.1.258 et 9 décembre 1903, *ibid.*, 1904.1.108 « ou par la rotation occasionnée par le passage des roues d'un omnibus sur la voie d'un tramway »; Trib. civ. Amiens, 18 janvier 1902, *Gaz. Trib.*, 20 mars 1902 : « Lorsque ni l'arrêté préfectoral, ni le cahier des charges n'imposent à une Compagnie de tramways la fermeture en cours de route, de la porte d'accès de la plate-forme et qu'aucune faute n'est d'ailleurs prouvée contre la Compagnie, le voyageur blessé à la suite de chute, n'est pas fondé à réclamer des dommages-intérêts. C'est aux voyageurs qui se trouvent sur la plate-forme à veiller à leur propre sécurité, en prenant un point d'appui ou en se tenant à la balustrade »; Trib. corr. Seine, 28 novembre 1902, *Gaz. Pal.*, 1903.1.154 : « Les voyageurs qui montent soit dans l'intérieur, soit à l'extérieur de l'omnibus en marche, le font à leurs risques et périls, sans pouvoir invoquer en cas d'accident la responsabilité du propriétaire de cette voiture ou de ses préposés. »

unique et immédiate dudit fait ; tandis que les partisans de la théorie contractuelle affirment que par les mots « s'il y a lieu », l'article 1147 autorise toutes les restrictions à la responsabilité que l'équité impose.

Le fait par la victime d'avoir contribué à sa propre infortune aura pour effet conformément aux principes de la faute commune, de restreindre l'obligation de réparation qui incombe au voiturier et de n'accorder à la victime que des dommages-intérêts représentant une partie seulement du dommage dont il a souffert : dans la théorie de la faute, chacun est responsable du dommage qu'il a causé par sa faute et l'indemnité doit être égale au préjudice dont on est réellement l'auteur coupable ; lors donc qu'un dommage est occasionné par la faute réciproque des parties, l'obligation de le réparer intégralement ne peut être imposée à l'une d'elles, sans quoi cette partie répondrait de plus que de sa faute. La réparation du dommage se divise alors en deux parts, comme sont divisés les torts, et le voiturier encourt une condamnation partielle, dont le tribunal arbitre souverainement le montant, eu égard à la gravité respective des fautes et à l'étendue des dommages qu'elles ont causés (1).

(1) La jurisprudence a maintes fois très nettement précisé sa doctrine concernant la faute commune : « La réparation du dommage ne peut être mise exclusivement à la charge de celui qui l'a occasionné, lorsque la partie lésée a par elle-même contribué au dommage. » Cass. civ., 29 mars 1886, D. 87.1.480. — Remarquons combien est sage cette disposition, dont la contre-partie serait dangereuse, et de nature à encourager l'imprudence ou la négligence du voyageur. M. Zens (*op. cit.*, p. 313) cite cependant une loi prussienne, qui rejette complètement ce moyen d'excuse pour le voiturier. « L'indemnité complète, pour faute grave, doit être donnée alors même qu'il y aurait également faute de la part de l'offensé. »

« Lorsque la personne lésée par un fait dommageable a elle-même commis une imprudence, si cette circonstance peut autoriser les tribunaux à réduire le chiffre des dommages-intérêts, elle ne leur permet pas d'affranchir de toute responsabilité le tiers dont la faute a contribué dans une certaine mesure à déterminer l'accident ou à en aggraver les conséquences. » Cass. civ., 11 novembre 1896, D. 97.1.315, et Req., 29 juin 1897, D. 97.1.352. — Sur le principe, d'après lequel la responsabilité d'une personne par la faute de laquelle un accident dommageable est arrivé, subsiste malgré cette circonstance que la partie lésée a commis elle-même une faute qui n'a pas été étrangère au préjudice, voir encore : Cass., 10 novembre 1884, D. 85.1.433 ; 11 novembre 1891, D. 92.1.427 ; 28 mars 1900, D. 1900.1.208 ; 19 mars 1901, *Pand. franç.*, 1901.1.236 ; 6 mai 1901, S. 1901.1.288 ; 12 décembre 1893, D. 95.1.126 ; 22 février 1898, S. 99.1.259 ; Besançon, 1^{er} mars 1893, D. 93.2.287 ; Toulouse, 5 décembre 1893, D. 94.2.412 ; 22 avril 1902, D. 1904.1.358 ; Bordeaux, 2 décembre 1902, *Gaz. Trib.*, 23 février 1903.

Les arrêts qui, sans innocenter le transporteur, ont tenu compte de la communauté de faute pour opérer un partage de responsabilité et modérer le chiffre de la somme allouée à titre d'indemnité, sont légion : Voir, par exemple, parmi les plus récents : Paris, 24 juin 1893, D. 96.2.342 ; Trib. civ. Marseille, 10 juillet 1893, *Journ. Marseille*, 93.1.258 ; Trib. com. Seine, 2 novembre 1893, *Gaz. Pal.*, 93.2.698 ; 9 février 1895, *Le Droit*, 22 février 1895 ; Chambéry, 14 mars 1894, Douai, 25 novembre 1895, D. 98.2.342 ; Paris, 20 février 1896, *eod. loc.* (Imprudence grave du

Le voiturier peut encore et c'est pour lui un troisième mode d'exonération, prouver que l'accident provient du fait d'un tiers.

Nous avons mentionné déjà l'opinion de M. Saintelette, draco-

voiturier qui s'est assis sur l'escalier de l'impériale du wagon, et faute lourde des employés de la Compagnie qui, à trois gares successives, ont vu ce voyageur et ont mis le train en marche sans lui faire aucune injonction à ce sujet) ; Req., 24 février 1896, D. 96.1.327 ; Paris, 19 novembre 1901, *Annales des chemins de fer et des tramways*, 1902, p. 228 ; Bordeaux, 7 juin 1900, S. 1902.2.271, D. 1901.2.479 ; Trib. civ. Lyon, 19 avril 1902, *Monit. jud. Lyon*, 11 août 1903 ; Paris, 5 août 1897, S. 98.2.39 ; Cass. crim., 26 février 1903, S. 1904.1.159, D. 1904.1.155) arrêté particulièrement rigoureux pour la victime) : Un voyageur, trompé par l'arrêt du train, se produisant à l'instant précis où ce train aurait dû entrer en gare, descend sur la voie ; il se prépare à remonter en wagon, sur l'invitation même du contrôleur d'arrière, quand le train se remet en marche ; il se trouve ainsi laissé sur la voie à six heures du soir, en janvier, c'est-à-dire en pleine nuit, sur un point particulièrement dangereux, à un croisement de voies, non loin d'une gare, et est tué par un train venant en sens inverse. Le devoir du conducteur d'arrière était d'arrêter le train et de faire remonter le voyageur exposé à un grave danger que le conducteur lui-même ne pouvait ignorer, ayant connaissance de l'horaire et du passage imminent d'un autre train ; en laissant ce voyageur sur la voie, il commettait une imprudence, et se mettait en contravention avec l'article 23 du décret du 1^{er} mars 1901. Mais, dit la Cour suprême, le voyageur était en faute également. « Les voyageurs, aux termes de l'article 58 du décret du 1^{er} mars 1901, ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté. » Or le voyageur était descendu en pleine voie, à l'heure précise il est vrai où le train devait s'arrêter à la gare, terme du parcours du voyageur. Il y avait cependant une imprudence, car s'il s'était montré plus attentif et moins pressé, il se serait rendu compte de la situation. En présence de cette faute commune, elle conclut qu'il y a lieu de réduire le chiffre des dommages-intérêts, dans la mesure où celui qui réclame réparation du préjudice souffert est reconnu avoir contribué à l'événement qui a occasionné ce préjudice ; — Paris, 26 décembre 1903, *Gaz. Pal.*, 15 janvier 1904 (espèce très intéressante et solution extrêmement nette) : « D'une part, il ressort tant de l'ordonnance du 15 novembre 1846 que du décret du 1^{er} mars 1901, que les Compagnies de chemins de fer doivent prendre toutes les dispositions convenables pour éviter, soit au départ, soit à l'arrivée, soit pendant la marche des trains, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules. D'autre part, ces mêmes règlements font aux voyageurs une obligation de ne monter dans les voitures et de n'en descendre qu'après l'arrêt complet du train. L'accident survenu à un voyageur qui, avant que le train ne fût définitivement arrêté, a été précipité du haut de l'escalier par de violentes secousses attribuables à la manœuvre brutale du frein ou à un mauvais attelage, est donc imputable à la fois à la Compagnie et à la victime qui ont également violé les règlements en vigueur, — l'une en négligeant de prendre les mesures destinées à rendre la réaction inoffensive, — l'autre en quittant sa place avant l'arrêt complet du train. C'est pourquoi la responsabilité doit être partagée et la Compagnie condamnée envers la victime à des dommages-intérêts réduits ». En ce sens déjà : Trib. civ. Seine, 12 mai 1868, *Bull. ann.*, 1868, p. 208 : Le voyageur avait eu le tort de se tenir debout sur l'impériale de la voiture, avant l'arrêt du train ; le mécanicien avait eu le tort de ne pas arrêter à temps sa machine, qui vint frapper les heurtoirs ; il en était résulté un choc qui avait précipité à terre le voyageur et lui avait occasionné de graves blessures ; — Trib. civ. Seine, 17 octobre 1891, *La Loi*, 9 février 1892 : Une bouillotte avait été lancée dans un compartiment ; un voyageur la saisit pour en rectifier la position et

nienne pour les voituriers et qui va jusqu'à les rendre responsables du fait des tiers, sauf leur recours contre ces tiers. C'est là une conséquence de la formule rigoureuse qu'il donne de la responsabilité contractuelle: puisque le transporteur doit garantie et sécurité au voyageur, il doit lui assurer cette sécurité en le protégeant contre son propre fait à lui transporteur, ou contre le fait de ses agents, ou enfin contre le fait des tiers qui porteraient atteinte à sa sécurité. « Entrepreneur de transport, dit-il, vous devez garantir le voyageur contre les attaques criminelles que le mode de transport pratiqué par vous ne rend que trop faciles, et c'est à vous de chercher et de trouver les moyens de suppléer à la police absente. Telle est votre obligation envers moi, voyageur, et les règlements plus ou moins intelligents de l'administration ne peuvent me préjudicier, en vous dispensant de remplir vos devoirs contractuels. » On s'étend, pour justifier une pareille sévérité, sur la situation du « voyageur isolé dans un compartiment, livré pieds et poings liés aux tentatives criminelles; il peut être frappé dans son sommeil; s'il appelle au secours, le bruit étouffe ses cris; la fuite, si elle est possible, serait la mort; dans une telle situation imposée plutôt qu'acceptée, la Compagnie ne peut, conclut-on, décliner l'obligation de protéger le voyageur qui lui confie sa vie et ne peut se défendre lui-même », il faut donc se ranger à la responsabilité indélébile du voiturier à raison des attentats commis par des tiers (malfaiteur qui obstrue la voie, ou brigand qui s'introduit dans la voiture), sur la personne du voyageur pendant la période d'exécution du contrat de transport (1). Mais c'est là aboutir à une responsabilité sans faute; « on ne saurait vraiment pas, s'il en était ainsi, à quelles mesures de précaution, les Compagnies de chemins de fer devraient recourir pour protéger les voyageurs, et M. Saintelette leur aurait rendu un réel service en les indiquant. Les sonnettes d'alarme

reçoit sur la main la seconde bouillotte qui lui écrase les doigts. — De nombreux exemples de cas où, après avoir reconnu la communauté de faute, la jurisprudence applique le principe de la communauté de responsabilité, sont fournis encore par les accidents qui surviennent à la traversée des voies où, presque toujours, on reconnaît une faute à la charge de la Compagnie pour défaut de surveillance et une faute à la charge du voyageur pour défaut d'attention: Cass., 10 novembre 1884, précité; Trib. civ. Lyon, 16 juillet 1886, *Pand. franç.*, 86.2.9.

L'appréciation des tribunaux quant à la gravité des fautes respectives et à l'étendue du dommage qu'elles ont causé est souveraine et ne donne en aucun cas ouverture à cassation.

(1) « Le voyageur, continue M. Saintelette (p. 101-102), dans un bateau à vapeur et surtout dans un train, est dans une situation pire qu'à l'auberge. Le voiturier, qui a la police de son bord ou de sa voiture, est dans une situation meilleure que l'aubergiste. Il est, à coup sûr, plus difficile d'entrer dans un train en marche, d'y commettre un crime dans le courant de la nuit et d'en sortir, que de faire ces mêmes choses dans une hôtellerie, et la surveillance est plus facile à exercer ici que là. C'est affaire de matériel bien disposé, de personnel bien choisi, de contrôle bien organisé. »

les plus perfectionnées, les systèmes de freins les plus automatiques ne suffiraient plus. Il faudrait protéger chaque voyageur contre ses voisins, contre une tentative d'assassinat ou un accès de folie subite de la part d'un autre voyageur. On devrait les séparer à l'intérieur de chaque compartiment, établir entre eux non pas seulement des grilles mais des blindages » (1).

Le tribunal de commerce de la Seine a fréquemment appliqué cette théorie au cas de rencontre de deux véhicules dans les rues de Paris : un tramway, par exemple, déraile et heurte un omnibus appartenant à une autre Compagnie ; aucune faute n'est relevée contre le conducteur de l'omnibus dont les voyageurs sont contusionnés par le choc violent ; la Compagnie des Omnibus est cependant responsable envers eux, sauf son propre recours contre la Compagnie des Tramways, auteur unique de l'accident. La jurisprudence du tribunal de commerce de la Seine était bien fixée en ce sens, au temps où elle admettait le caractère contractuel de la responsabilité du voiturier (2).

Mais nous ne connaissons pas d'auteur qui ait consenti à suivre le jurisconsulte belge jusqu'à approuver cette sorte d'assurance qu'il met à la charge du voiturier (3) ; et la Cour de Paris, lors même qu'elle confirmait la responsabilité contractuelle du voiturier, réformait une interprétation aussi rigoureuse de l'obligation que s'impose le transporteur, de par le contrat (4).

(1) Zens, *op. cit.*, p. 234.

(2) Ainsi qu'on peut s'en assurer en parcourant les jugements que nous avons cités à la section de la responsabilité contractuelle ; et notamment celui du 21 juin 1893, *Le Droit*, 19 juillet 1893, qui donne à la victime un recours solidaire contre le tiers auteur de l'accident et le voiturier qui en est responsable.

(3) On pourrait nous répondre que le voiturier n'est pas sacrifié, puisqu'il conserve son recours contre le tiers, auteur de l'accident et n'est responsable du dommage que dans ses rapports avec la victime. Mais chaque fois que le coupable se trouverait être insolvable, comme le sont la plupart des criminels, le voiturier supporterait cette insolvabilité.

(4) « Considérant, dit notamment un arrêt de la Cour de Paris, du 9 mars 1894, que, par suite et en exécution du contrat passé entre Schlegel et la Compagnie Générale des Voitures pour le service des chemins de fer, celle-ci était obligée de transporter régulièrement et sans accident ledit Schlegel ; — Que si le contrat n'a pas été exécuté et si un accident s'est produit, c'est à la Compagnie qu'il appartient de prouver qu'elle n'est pas responsable et que c'est un autre qui doit, auteur du préjudice, payer des dommages-intérêts ; — Mais considérant que la Compagnie a fait au débat la preuve que l'accident dont Schlegel a été victime a été produit par la faute unique du préposé de Mesnard et Bruna, c'est-à-dire par le fait d'un tiers étranger au contrat de transport qui créait le lien de droit entre elle et Schlegel ; — Qu'en effet, il est hors de doute que le charretier qui conduisait une voiture appartenant à ceux-ci, au lieu de se tenir réglementairement à côté de son cheval, est resté dans la voiture et n'a pas, en passant auprès d'un manège de chevaux de bois, pris les précautions nécessaires pour maîtriser son cheval ; — Que celui-ci, imprudemment conduit, a fait un écart et que cet écart a produit, entre l'un des brancards de la voiture de Mesnard et Bruna et l'omnibus dans lequel se trouvait Schlegel,

Sans doute, il s'oblige à rendre le voyageur à destination, indemne à tout événement de transport, mais il ne promet pas de soustraire les personnes qu'il transporte aux périls d'agression, pas plus qu'il ne leur a promis d'échapper à toute maladie telle qu'une congestion soudaine ou même qu'une fluxion de poitrine comme ils pourraient en gagner sur l'impériale normalement découverte de sa voiture ; le fait d'un tiers n'est d'ailleurs pas un événement de transport, il est un cas de force majeure dont la démonstration exempte le voiturier de toute responsabilité.

De même donc que les faits de guerre, le bombardement, le fait du prince, c'est-à-dire les commandements (1) et les défenses de l'autorité publique ou les injonctions de la loi, constituent des cas de force majeure, de même le fait d'un tiers simple particulier est assimilable au cas fortuit ou de force majeure, pourvu que le voiturier ne soit pas responsable de l'acte de ce tiers et sans qu'il y ait d'ailleurs à rechercher si cet acte a été accompli dans une bonne intention (2) ou de mauvaise foi, constitue ou non une infraction pénale, ou si son auteur est connu ou inconnu (3).

Chaque fois que le voiturier pourra prouver que l'accident a été causé par la faute d'une personne qui n'est pas son propre préposé (4)

un choc violent et une blessure grave pour ledit Schlegel ; — Qu'aucune faute d'ailleurs ne peut-être relevée à la charge du cocher qui conduisait l'omnibus de la Compagnie... ; Dit Schlegel mal fondé en son action contre la Compagnie ; l'en déboute. » D. 97.2.515. — V. aussi ; Paris, 21 février 1894, S. 94.2.69.

(1) Aix, 6 mai 1872 (accident de Bandol), D. 73.2.57. En cas d'explosion de wagons chargés de poudre de guerre, la responsabilité civile de la Compagnie de chemin de fer n'est pas engagée par le fait d'avoir admis ces wagons dans un train de voyageurs, alors qu'elle se conformait à une autorisation donnée par le ministre dans l'intérêt de la défense nationale et ayant le caractère d'un ordre de service. « Attendu que, sans rechercher si le ministre avait ou non le droit de donner cet ordre, il est certain qu'il a été donné ; qu'il s'explique par les circonstances dans lesquelles le pays était placé ; qu'il était en réalité irrésistible ; qu'il a été donné à toutes les Compagnies de chemins de fer comme à la Compagnie de la Méditerranée elle-même ; que toutes y ont obéi sur toute l'étendue du territoire, et qu'un fait commandé par les pouvoirs publics, inspiré par le salut public et universellement ratifié, ne saurait, aux yeux de la raison et de la loi, constituer une faute. » Ajoutant d'ailleurs que « le fait en lui-même étant reconnu licite, il faut encore rechercher s'il n'y a rien à reprocher à la Compagnie dans la manière dont il s'est accompli », l'arrêt la condamne parce qu'il trouve la cause de l'accident dans une insuffisance de l'emballage et un vice de l'arrimage des barils de poudre.

(2) Montpellier, 23 juillet 1874, *Bull. ann.*, 1874, p. 259.

(3) Sur le principe, voir Sourdat, *op. cit.*, t. II, 4^e éd., n° 1468, p. 628 et Cass. civ., 27 avril 1898, D. 98.1.421.

(4) Au nombre des préposés d'une Compagnie de voitures figurent ses cochers à « la moyenne » ; ce cocher met son travail au service de la Compagnie pour une certaine durée ; peu importe le mode de rémunération (étant actuellement la différence entre la recette que fait le cocher et la somme qu'il remet chaque matin à la Compagnie sur sa recette de la veille, représentant le loyer de la voiture et du che-

et que la soudaineté de son intervention a déjoué toute surveillance, il se libérera, ne pouvant être rendu responsable des dommages causés aux voyageurs par des tiers ; peu importe que l'intervention de ce tiers, voiturier ou non, ait troublé son exploitation parce qu'elle a occasionné un déraillement, fait verser la voiture de place, provoqué un naufrage (1), ou qu'elle consiste uniquement en une agression commise contre la personne même du voyageur ; peu importe aussi que ce tiers soit juridiquement étranger au voiturier, ou qu'il soit un autre voyageur atteint de folie subite, mû par un vif ressentiment ou flairant un portefeuille bien garni.

Mais si la victime relève cependant une faute ou une négligence à la charge du voiturier, ayant permis le fait du tiers, ou n'en ayant pas enrayé les conséquences dommageables, le voiturier en restera tenu comme il est responsable chaque fois qu'il n'a point exercé une surveillance suffisamment vigilante ou fait tout ce qui est en son pouvoir pour prévenir ou empêcher les accidents (2).

val) ; il ne saurait changer la nature du contrat. — V. outre les renvois de la note de la p. 363 : Aubry et Rau, 4^e éd., t. IV, § 371 bis, p. 512 ; Aix, 6 janvier 1871, D. 71.2.45 ; Paris, 15 février 1902 et Cass. req., 23 juin 1903, D. 1904.1.139 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, t. II, nos 1210 et s., 1217 et 1218.

(1) Rennes, 31 décembre 1896, D. 99.1.76.

(2) S'agit-il d'une tentative criminelle sur une voie ferrée, peut-être le mécanicien attentif aurait-il dû s'en apercevoir à temps, peut-être aussi tel autre agent est-il coupable d'avoir négligé une ronde qui lui était prescrite et au cours de laquelle il aurait déjoué la tentative malveillante : Alger, 12 mai 1897, *Journ. Trib. algériens*, 26 décembre 1897 ; Paris, 3 mars 1892, *Le Droit*, 30 mars 1892. — S'agit-il d'un meurtre commis en mer par un passager sur la personne d'un autre passager, le propriétaire du navire peut en être responsable, comme d'ailleurs de tous faits illicites commis par les passagers transportés sur son navire, pourvu qu'il soit prouvé que le capitaine n'a pas usé de son pouvoir disciplinaire pour empêcher le meurtrier d'agir comme il l'a fait (De Valroger, *op. cit.*, I, n° 241 ; Desjardins, *op. cit.*, t. II, n° 274), « mais seulement dans la mesure où l'autorité du capitaine eût pu empêcher les fautes des passagers et non lorsqu'il est manifeste que le capitaine était tout à fait impuissant à les prévenir dans les circonstances et à l'instant où elles se sont produites » : Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *Ann. dr. comm.*, 1900, p. 168-170. Peut-être même pourrait-on, hors ce cas spécial, incriminer la Compagnie si elle ne s'est pas suffisamment renseignée sur l'honorabilité des passagers qu'elle embarquait, obligation qui incombe aux armateurs, avons-nous dit, à la différence des autres voituriers ; si par exemple le meurtrier était un chevalier d'industrie qu'un casier judiciaire maculé rendait suspect. — S'agit-il d'une agression en wagon par un malfaiteur qui s'y introduit furtivement, peut-être la voiture n'était-elle pas munie de signal d'alarme, ou celui n'a-t-il pas fonctionné. Peut-être encore les précautions prescrites pour ne point isoler les voyageurs de la même voiture n'ont-elles pas été fidèlement observées (marchepied courant au long de la voiture, glaces des cloisons séparatives, éclairage intérieur des compartiments). Un jugement du tribunal de Marseille, du 22 avril 1887 va même jusqu'à dire que « la Compagnie doit être réputée n'avoir pas pris les précautions nécessaires à l'effet d'éviter l'acte criminel lorsque la disposition de ses wagons, isolant les compartiments les uns des autres, laisse un voyageur qui se trouve seul dans le comparti-

Le voiturier pourra enfin, et d'une façon plus générale, faire obstacle à toute action en dommages-intérêts, en prouvant qu'il n'a pas violé son obligation. Il avait promis de mettre à la disposition du voyageur un véhicule en bon état de route et de le conduire en un point donné en le garantissant contractuellement contre tous accidents possibles à éviter ; si donc il établit que, pendant la période de temps dans laquelle on doit rechercher les causes de l'accident, le transport a suivi son cours le plus régulier et qu'on ne peut lui reprocher aucune infraction à son obligation puisqu'il a observé toutes les clauses du cahier des charges et toutes les dispositions réglementaires qui pouvaient être intéressantes au point de vue de l'accident, et, que sans négliger une surveillance minutieuse, il a mis en œuvre toutes les données de la théorie, tous les expédients de la pratique, et agi avec la prudence la plus stricte afin de l'éviter (1), sa responsa-

ment qu'il occupe, hors d'état d'avoir du secours en cas d'agression. Elle ne saurait échapper à cette responsabilité en excipant de l'approbation donnée par l'administration au mode de construction de son matériel, cette approbation laissant intacte la question de savoir si la Compagnie a rempli vis-à-vis des voyageurs les obligations de son contrat » *Bull. ann.*, 1891, p. 103. La Compagnie serait encore responsable si, un voyageur ayant été tué ou blessé par un autre voyageur qui le suivait dans les divers compartiments, elle ne s'est pas préoccupée des observations faites à diverses reprises par la victime : Trib. civ. Tarascon, 21 juillet 1875, *Bull. ann.*, 1885, p. 235. Mais elle ne le serait plus si elle a exercé la surveillance nécessaire et si ses wagons satisfont à toutes les conditions prescrites dans l'intérêt de la sécurité publique, de telle sorte qu'aucune faute ayant facilité la tentative d'assassinat, ne lui soit reprochable ; Paris, 16 décembre 1873, S. 73.2.216 ; Aix, 5 juillet 1887, S. 87.2.230.

En dehors de tout acte criminel, en cas de rencontre de voitures ou de naufrage par collision, il est bien rare qu'il n'y ait pas quelque chose à reprocher au conducteur de chaque véhicule, fût-ce de n'avoir pas déployé tout le sang froid nécessaire pour parer au choc qui le menaçait, de par la fausse manœuvre de l'autre véhicule. Le 4 septembre 1896, la Cour d'Aix condamnait une Compagnie de transports maritimes, envers un voyageur blessé par un liquide corrosif échappé de bonbonnes mal protégées, la faute de l'expéditeur ayant été facilitée par la négligence des préposés du voiturier. *Rec. Marseille*, 96.1.323. La Cour de Paris, le 7 novembre 1895 (*Le Droit*, 4 janvier 1896), a condamné un voiturier pour n'avoir pas refusé les bagages dangereux d'un autre voyageur ; le tribunal de commerce de Marseille, le 5 novembre 1896 (*Rec. Marseille*, 96.1.39), a statué de même (le bagage était un singe qui avait mordu un autre voyageur). Le 12 janvier 1903 (S. 1903.2.127, D. 1904.2.330) la Cour de Bordeaux a condamné la Compagnie du Midi comme responsable du « défaut de fermeture d'une portière au départ, imputable au fait d'un voyageur qui, monté dans le wagon au dernier moment, après la vérification des portières en est ressorti à contre-voie, laissant derrière lui la portière imparfaitement fermée », parce que « en présence de ce fait, qu'une surveillance attentive n'aurait pas laissé inaperçu, les employés avaient encore le temps de procéder à une dernière vérification des loqueteaux, absolument indispensable ». L'article 26 du décret du 1^{er} mars 1901, dit, en effet, que le signal du départ ne peut être donné que quand toutes les portières seront fermées. — V. encore : Trib. com. Seine, 18 septembre 1901, *Gaz. Trib.*, 30 octobre 1901.

(1) On comprendra que nous ne puissions entrer ici dans le détail des multiples

bilité disparaîtra (1). Les juges apprécieront, dans chaque espèce déterminée, s'il a suffisamment fait cette preuve ; en aucun cas, il ne lui suffirait, pour se dégager de sa responsabilité contractuelle, de se retrancher derrière une stricte observation de tous les règlements qui lui sont imposés, de se prétendre couvert par les termes d'un règlement ou une autorisation administrative, de s'autoriser de ce que le voyageur était en défaut.

Il ne suffirait pas au voiturier d'établir qu'il a observé toutes les prescriptions réglementaires ; de ce qu'aucun acte législatif ou gouvernemental ne soit venu imposer au voiturier telle obligation déterminée en vue d'assurer la sécurité des voyageurs, il ne s'ensuit nullement que le voiturier n'ait le devoir, non pas seulement moral, mais juridique, de prendre toutes les mesures propres à assurer une sécurité plus complète aux voyageurs. Cela est vrai de droit commun, et découle des articles 1382 et 1383 ; c'est vrai également, avons-nous dit, en examinant le système de M. Féolde, dans la théorie contractuelle : les soins que doit apporter une personne dans l'exécution de son obli-

opinions individuelles dont nous avons mentionné les principales dans notre seconde partie et qui fixent diversement les limites de la responsabilité contractuelle. Les modifications qu'elles apportent à ces principes généraux, l'étendue plus ou moins grande qu'elles reconnaissent à l'obligation qui incombe au voiturier, ont parfois pour conséquence de faciliter encore la preuve du voiturier, se contentant par exemple pour l'en décharger, de la preuve qu'il a observé toutes les prescriptions réglementaires, comme le soutient M. Féolde. — M. Chavegrin, lui, restreint l'application de la responsabilité contractuelle au cas où le voyageur jouait un rôle purement passif pour mettre à la charge du voiturier la preuve d'une initiative inopportune prise par le voyageur ; s'il agissait, se mouvait librement, le voyageur n'aurait plus la situation privilégiée du créancier contractuel et devrait fournir une preuve complète de faute. Le genre et le moment de l'accident établiront souvent de façon suffisante la catégorie dans laquelle il doit être rangé, ce serait à la victime à établir son inertie au moment du sinistre, si elle était contestée. — M. Mazen (*op. cit.*, p. 104) donne encore au voiturier la facilité de baser utilement sa défense sur ce que le voyageur n'a pas observé les règlements ou a manqué de prudence, et ce moyen ne se confond pas avec celui tiré de la faute de la victime : car ici, le voiturier n'a plus à établir un strict rapport de causalité entre le fait incriminé et l'accident, mais une simple concomitance de lieu ou de circonstances. Mais si ce moyen est plus facile que l'autre, il est aussi moins probant et ne fait pas comme lui preuve complète et péremptoire ; il laisse à la victime la ressource d'établir que l'accident ne provient pas des faits qui lui sont reprochés, mais d'un fait du voiturier.

(1) Rappelons qu'après un accident quelconque, le voiturier doit « faire le nécessaire pour en restreindre les conséquences » et qu'ainsi, bien que l'accident ne lui soit en rien reprochable, sa responsabilité peut être engagée pour faute postérieure à l'accident : il en serait ainsi de la Compagnie de chemins de fer qui ne donnerait pas ses soins au malade ou à la victime, au moyen de la boîte de secours du train, des boîtes à pansement des gares et des caisses à amputation des résidences médicales ; du capitaine du navire au long cours qui ne lui offrirait pas les soins du médecin obligatoire du bord (cette exigence ne s'applique pas aux navires faisant le petit et même le grand cabotage : Alger, 20 janvier 1892, D. 92.2.564).

gation varient avec le genre de cette obligation et sont extrêmes quand des vies humaines sont en jeu ; le voiturier s'engage donc par son contrat à prendre, dans l'intérêt des voyageurs, toutes les précautions que commandent à la fois l'expérience professionnelle et la nature du transport, et même les mesures spéciales imposées par les circonstances particulières dans lesquelles ils pourraient se trouver, afin qu'à aucun moment le transport ne s'effectue dans des conditions irrégulières, périlleuses ou même simplement inconfortables (1). Puisque le transporteur peut être tenu contractuellement de dommages-intérêts si l'on relève une faute dommageable, indépendante et distincte de toute prescription réglementaire, la preuve fournie par le voiturier qu'il s'est conformé en tous points aux lois et règlements qui le régissent, serait insuffisante pour dégager sa responsabilité.

Le fait d'être couvert par une autorisation administrative ne militerait pas non plus à la décharge du voiturier : les autorisations de ce genre ne sauraient porter aucune atteinte aux droits des tiers ; elles ne sont accordées aux voituriers qu'à leurs risques et périls, et sous l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour ne pas compromettre la sécurité des voyageurs. Leur existence ne prouvant pas l'absence de faute du voiturier, cette preuve ne saurait être exonératoire pour lui. Il serait au moins singulier que le contrôle administratif auquel les voituriers peuvent être soumis, institué dans l'intérêt du public, se retourne contre les voyageurs en les privant du recours qui leur appartiendrait selon le droit commun, et exonère le voiturier des conséquences de ses fautes (2).

(1) L'existence de cette responsabilité basée sur l'imprudence ou la négligence, en dehors des prescriptions réglementaires, se trouve consacrée pour les transports maritimes, par l'article 29 du Règlement international du 21 février 1897 sur les mesures à prendre pour éviter les abordages : « Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment » : D. 1901.4.81. — Pour les chemins de fer, la jurisprudence en a fait maintes applications : Grenoble, 14 décembre 1880, S. 82.2.34 ; Req., 3 janvier 1887, D. 88.1.39 ; et un jugement particulièrement intéressant du tribunal civil de Beauvais, du 20 avril 1893, *La Loi*, 29 octobre 1893, où il est dit qu'en délivrant à des mineurs âgés de moins de seize ans des cartes de circulation, et en acceptant de transporter ces enfants sans l'assistance d'aucun surveillant, les Compagnies assument l'obligation, sinon de les surveiller elles-mêmes, au moins de prendre, selon les circonstances, toutes les mesures exceptionnelles de nature à écarter d'eux le péril.

(2) Ainsi, une Compagnie de chemins de fer demeure responsable des accidents occasionnés par les dispositions défectueuses existant dans l'aménagement de ses wagons, bien que le type de ceux-ci ait été approuvé par l'autorité administrative, « l'examen de la commission du contrôle ne pouvant avoir pour effet d'exonérer la Compagnie des conséquences des fautes commises par ses préposés dans l'établis-

Plus délicate est la question de savoir si une conséquence quelconque doit résulter de la constatation par le voiturier que le voyageur était en défaut au moment de l'accident.

Il est certain, tout d'abord, que le voiturier ne pourrait prétendre aucune modification à sa responsabilité s'il relevait à la charge de la victime une contravention qui n'a eu aucune influence sur la lésion dont elle a souffert ; il doit montrer que la lésion physique qu'elle a subie en est résultée ou que ses conséquences en ont été aggravées.

Supposons donc que le voyageur blessé ait commis une contravention aux règles sur la police des chemins de fer, et que sans cette contravention, il n'eût pas subi l'accident : il s'est par exemple déclassé sans avoir prévenu les agents et y avoir été autorisé par eux (1), et aucun des wagons de la classe dans laquelle il aurait dû monter n'a été endommagé par le choc ; il a pris place dans un wagon « réservé », dans un compartiment de dames seules, et ce wagon est seul à avoir déraillé, le plancher de ce compartiment s'est seul effondré ; il n'a été

sement des projets de construction des wagons » : Pau, 30 juillet 1892, S. 92.2.316 (serre-frein blessé en tombant de la vigie, par suite des dispositions défectueuses du wagon porte-vigie) ; Trib. Boulogne-sur-Mer, 26 mars 1897 (enfant tombé d'un train en marche, par un intervalle laissé entre les barreaux d'un wagon), rapp. par Guillaumot, *op. cit.*, p. 247. — En supposant qu'une décision ministérielle ait autorisé une réduction du personnel d'une gare, les tribunaux conservent le droit d'allouer des dommages-intérêts au cas où cette réduction a été cause d'un accident : Toulouse, 19 janvier 1894 ; Req., 24 février 1896, D. 96.1.327. — L'article 12 de l'ordonnance des 15-21 novembre 1846 porte que les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté du voyageur. L'autorisation donnée par le ministre des travaux publics, le 20 mai 1892, d'employer à titre d'essai des modèles de serrure Couland et Cie à cran de sûreté, avec suppression de loqueteau, laisse subsister la responsabilité des Compagnies, lorsque la disposition des wagons n'offre pas les garanties de sécurité suffisantes : Amiens, 10 novembre 1896, S. 97.2.274 ; Trib. civ. Seine, 8 février 1899, *Le Droit*, 9 février 1899 ; Douai, 23 janvier 1900, S. 1900.2.197. — Mais il est de jurisprudence que les Compagnies échapperaient à toute responsabilité à raison du caractère prétendument défectueux de leurs diverses installations, dès lors que ces installations ont été approuvées par l'administration, et qu'il n'est pas établi à leur charge une faute indépendante et distincte : Cass., 8 janvier 1894, D. 94.1.275 ; 31 octobre 1898, D. 99.1.188 ; Besançon, 27 décembre 1901, D. 1903.2.155. Cette faute était rapportée dans l'espèce jugée par le tribunal civil de Chartres, 19 juillet 1900, *suprà*, p. 417, note 1.

(1) Cass. crim., 19 juillet 1902, S. 1903.1.375. — Si, au lieu de monter dans un wagon de classe supérieure, le voyageur montait dans un compartiment d'une classe inférieure à celle de son billet, il n'y aurait pas contravention de sa part (Picard, t. III, p. 688). Les voyageurs, en effet, ne fraudent pas la Compagnie, en occupant une place moins confortable que celle qu'ils payaient ; il n'est guère à craindre que, par leur nombre, ils ne déjouent les combinaisons de la Compagnie au point de vue de la composition des trains et des calculs pour assurer suffisamment de places aux voyageurs de chaque classe. La Cour de Pau a statué en ce sens (14 janvier 1869, D. 74.5.81) dans une espèce où, le train n'ayant plus aucune place disponible, le voyageur avait pris place dans un fourgon. — Les titulaires de cartes

blessé que parce qu'il se trouvait dans un train qu'il n'avait pas le droit de prendre, soit parce que ce train était un rapide et que son billet était d'un parcours trop peu important pour pouvoir y voyager dans une classe inférieure (1), soit parce qu'il suivait un itinéraire détourné.

Un premier point certain est que le voiturier reste au moins tenu délictuellement : nous avons établi déjà que toute personne qui prenait place dans un convoi, alors même qu'elle n'avait aucunement contracté avec le voiturier ou que le contrat était épuisé, y avait droit à toute sa sécurité et que sa contravention, bien qu'elle ait eu pour résultat de la soumettre aux conséquences de l'accident, n'a eu sur cet accident considéré en lui-même aucune influence, ce qui exclut l'application des règles de la faute commune. *A fortiori*, quand cette personne est un voyageur, il reste vrai que le voiturier ne doit nuire à personne par sa faute, et qu'il doit réparation intégrale du dommage, sauf à poursuivre devant les tribunaux compétents la contravention qu'il a relevée ; la jurisprudence assimile les deux hypothèses (2).

Mais, pour ceux qui admettent la responsabilité contractuelle du voiturier, un élément nouveau complique le problème : la contravention du voyageur n'aura-t-elle pas au moins pour effet de libérer le voiturier de toute responsabilité contractuelle, et de le faire bénéficier de la responsabilité de droit commun ?

On l'a prétendu, soutenant que la victime ne pouvait jouir du recours contractuel que lorsque sa situation était parfaitement régulière : chaque fois donc qu'au moment de l'accident, une contravention lui serait reprochable, elle perdrait le bénéfice de l'action contractuelle.

Il nous semble cependant que la question doit se résoudre très simplement en sens contraire : tant que le contrat subsiste, il produit

d'abonnement ne commettent pas de contravention en se déclassant sans prévenir ; Pau, 28 mars 1903, S. 1903.2.216.

(1) Poitiers, 11 mars 1891, *Bull. ann.*, 1891, p. 116 ; Trib. corr. Cambrai, 7 juin 1899, *Le Droit*, 31 juillet 1899.

(2) V. *suprà*, p. 59 à 61. — « La Compagnie ne pourrait opposer à la demande en dommages-intérêts du voyageur qui est monté dans une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit, l'infraction qu'il a commise, en montant dans un compartiment dont l'accès lui était interdit, parce qu'il n'y a pas, entre ce délit et l'accident, rapport de causalité et de conséquence qui doive faire remonter la raison de l'accident à la faute du voyageur. La Compagnie ne serait même pas admise à prouver à sa décharge que le compartiment dans lequel aurait dû se placer le voyageur était intact, la Compagnie s'étant engagée envers chacun des voyageurs, quelle que fût la place qu'il occupât, à prendre les précautions les plus minutieuses qui devraient détourner toute chance possible d'accident » Douai, 20 décembre 1839, S. 40.2.471. « La Compagnie, tenue d'assurer la sécurité des voyageurs par le seul fait de leur présence dans ses voitures, ne peut échapper à la responsabilité d'un accident en alléguant que le voyageur blessé, tenu de suivre l'itinéraire le plus court à la place de l'itinéraire allongé qu'il avait suivi à tort, n'aurait pas dû se trouver dans le train où il a été blessé » Douai, 23 janvier 1900, S. 1900.2.197 ; Trib. civ. Béthune, 4 mai 1899, *Gaz. Pal.*, 99.2.349.

ses effets, et le voyageur peut en invoquer les avantages à son profit. Or, la contravention du voyageur a-t-elle pour conséquence de rompre le contrat de transport qui le liait au voiturier ? Nullement. Sans doute, le voyageur s'était engagé à observer tous les règlements ; en y contrevenant, il manque à son obligation, mais cette faute, si elle donne au transporteur, une action répressive, doublée parfois d'une action en indemnité, ne fait nullement tomber le contrat lui-même qui subsiste avec toutes les obligations qu'il engendre et toutes les conséquences qu'il entraîne.

L'infraction donc qui consiste à s'être déclassé, à avoir suivi une route indirecte, n'exerce en principe aucune influence sur la nature de la responsabilité, qui reste contractuelle si l'on a admis la responsabilité contractuelle (1).

Et le fait par le transporteur de relever une contravention à la charge du voyageur, encore que l'accident ne fût pas arrivé s'il ne l'eût pas commise, ne saurait en rien modifier la responsabilité qui pèse sur lui.

Est-il besoin de rappeler ici que l'action contractuelle, ne dérivant pas de la même cause et ne tendant pas à la même fin que l'action publique, ne saurait aucunement se ressentir de sa coexistence ? L'action criminelle est-elle intentée, il n'y aura pas lieu à suspension de l'action contractuelle : le criminel ne tient en état que l'action civile qui aurait le même fondement, et s'il est vrai qu'ici, l'origine de l'action, le fait physique soit le même, il n'en est pas moins vrai que la base juridique en est toute différente, étant tour à tour le contrat et le délit. Une sentence est-elle intervenue au criminel, la chose jugée au criminel n'aura aucune influence sur l'action contractuelle. Après le jugement d'acquiescement, quels que soient ses termes, et les allégations de son dispositif, « le débiteur pourra peut-être échapper à l'action en responsabilité, mais à coup sûr, il ne sera pas dégagé de son obligation

(1) M. Wasselin, *op. cit.*, p. 97, se prononce en ce sens, sans motiver son opinion. — Il se pourrait que la contravention ait pour résultat de faire sortir les parties de la sphère d'influence du contrat, et alors, il va de soi qu'il ne pourrait plus être question de responsabilité contractuelle. Ainsi, le contrat étant terminé au point de destination, si la contravention du voyageur consiste à avoir dépassé ce point, désormais il ne pourra être question de quoi que ce soit qui se rattache à l'idée de convention intervenue entre le voyageur et la Compagnie. Mais il ne s'ensuit pas que la Compagnie ne soit plus responsable des accidents survenus par sa faute, au voyageur, même pour les auteurs qui partent du principe de la responsabilité contractuelle ; car s'il n'y a plus de contrat, il reste toujours une lésion de droit, sanctionnée par l'article 1382 du Code civil. Quand le contrat est expiré, on retombe dans l'hypothèse étudiée *suprà* (p. 59). — Mais nous ne croyons pas exacte l'assimilation que fait avec cette hypothèse le tribunal correctionnel de Cambrai, le 30 décembre 1901 (*Gaz Pal.*, 1901.2.534), quand il dit que : « doit être assimilé à un voyageur sans billet, de même que s'il avait continué sa route au delà de la station indiquée, celui qui est entré dans un train que lui interdisait le parcours par lui choisi ». Cette circonstance, selon nous, ne porte pas atteinte au contrat.

contractuelle. Le créancier ne peut pas plus, par l'acquiescement de son débiteur, être privé de la satisfaction contractuelle à laquelle il a droit, qu'il ne serait fondé à en invoquer la condamnation pour réclamer deux satisfactions au lieu d'une » (1).

En précisant, comme nous venons de le faire, les différents modes d'exonération du transporteur, nous avons par avance répondu à une objection possible, tirée de vieux préjugés, et qui nous opposerait la quasi-impossibilité qu'il y aurait pour lui de fournir la preuve d'un fait négatif : son absence de faute. On vient de voir comment ce fait négatif se remplace aisément par des faits positifs qui lui font antithèse et comment cette preuve négative est suffisamment faite par l'une quelconque des preuves positives que nous avons dites libératoires.

Les moyens dont dispose le transporteur pour faire l'une quelconque de ces preuves ne sont nullement limités, car il s'agit toujours de la preuve de simples faits. Lui aussi trouvera de précieux renseignements dans les enquêtes administrative et judiciaire dont nous avons parlé ; l'aveu du défendeur serait admis, conformément au droit commun, et, par suite, les déclarations qu'aura pu faire la victime aux enquêtes ci-dessus ; l'examen du véhicule, du lieu de l'accident et des multiples circonstances qui l'ont précédé ou suivi détermineront les rapports d'experts et seront ainsi un solide appoint à l'opinion des juges. Le témoignage des autres voyageurs ou de toute personne ayant assisté à l'accident lèvera les derniers doutes, et le voiturier pourra valablement provoquer à ce titre les dépositions des cultivateurs qui travaillaient dans les champs voisins, des passants de la route qui longe ou traverse la voie, des personnes qui attendant le train en gare, ont pu, du quai d'embarquement, voir l'accident, des ouvriers qui travaillaient à l'entretien de la ligne sur le lieu du sinistre.

Faut-il ajouter à cette nomenclature les employés du voiturier et accepter leur témoignage à la décharge de celui-ci ? L'article 283 du Code de procédure civile permet de reprocher comme témoins les serviteurs et domestiques, et cette disposition est applicable aux préposés du voiturier. La jurisprudence consacre cependant une exception à ce principe, et refusant d'assimiler aux serviteurs et domestiques, les agents et employés des Compagnies de chemins de fer, repousse un rapprochement que ne justifient à ses yeux ni la situation des employés, ni la saine interprétation de la loi. Si en effet, dit-elle, le législateur a frappé de suspicion le témoignage des domestiques et serviteurs, c'est « parce qu'il n'a pas reconnu une liberté suffisante aux citoyens attachés au service d'une personne ou de sa maison, vivant sous son toit, placés

(1) Sainctelette, *op. cit.*, p. 41. « Il suit de là que le créancier contractuel qui n'a point réussi par l'action en responsabilité peut ensuite user de l'action en garantie. L'erreur de tactique peut lui coûter de grands frais ; elle ne saurait entraîner pour lui la perte du droit. »

vis-à-vis d'elle dans une étroite dépendance, occupant près d'elle une situation particulièrement humble. Les mêmes motifs n'existent pas pour les employés qui, bien que nommés et payés par la Compagnie, bien que révocables à son gré, ne sont cependant pas dans une situation comparable à celle des domestiques et des serviteurs, et dont la sincérité ne doit pas être suspectée *à priori*. Le pouvoir discrétionnaire exercé par les magistrats dans l'appréciation de la valeur des dépositions suffit à concilier tous les intérêts et à assurer une bonne justice ». On ne pourrait donc pas récuser les agents de la Compagnie en cette seule qualité, on ne le pourrait même pas par ce motif qu'ils auraient déjà adressé sur l'affaire un rapport à leur administration ; pareille récusation ne serait justifiée que pour des faits susceptibles d'engager la responsabilité personnelle du témoin ou de l'exposer à des peines disciplinaires (1).

Il sera toujours utile d'entendre les employés des Compagnies de Tramways, d'Omnibus, de navigation ; leurs témoignages seront précieux, ne fût-ce que pour préciser les détails techniques ; indépendamment du point de savoir s'ils perdent leur indépendance au point de devoir être suspectés *à priori*, les tribunaux feront de leurs témoignages le cas qu'ils voudront. En fait, on ne néglige jamais cet interrogatoire pour valoir ce que de droit.

La preuve que la nature contractuelle du recours met à la charge du voiturier se réduit donc à peu de chose près à la recherche de la cause précise de l'accident qui sera la pierre de touche de la responsabilité ; encore n'est-on pas bien sévère quand il s'agit de dire si le voiturier a suffisamment fait cette preuve. S'il ne peut la fournir, il supporte sans doute la responsabilité de l'accident, mais ce n'est là qu'une charge équivalente à celle que supporte le voyageur lorsque le recours est délictuel : la charge des cas douteux et imprécis.

Ce qui est vrai, c'est que le fardeau de la preuve est toujours fort lourd à porter, quelles que soient les épaules sur lesquelles il pèse. Quand on peut établir une faute imputable à l'une quelconque des parties en cause, quel que soit le système que l'on admette, la solution sera équitable et la partie chargée de la preuve en aura été pour ses difficultés, ses ennuis et ses tracasseries. Mais si la cause de l'accident reste embroussaillée, suivant le parti que l'on aura pris sur la question de

(1) Douai, 14 mai 1869 ; Chambéry, 5 mai 1876 et 8 août 1883 ; Cass., 29 décembre 1880, cités par Mazen, *op. cit.*, p. 106. — Par deux circulaires des 23 juillet et 13 septembre 1863, le ministre des travaux publics a invité les Compagnies de chemins de fer à donner à leurs employés toutes facilités pour les déplacements qu'ils ont à faire lorsqu'ils sont cités comme témoins dans les instances judiciaires. — De son côté, le ministre de la justice, par circulaire du 7 septembre 1863, a invité les procureurs généraux à prendre les mesures nécessaires pour laisser aux Compagnies le temps de remplacer les agents appelés à témoigner devant la justice.

principe, le voiturier sera déclaré responsable ou le voyageur débouté de sa demande.

Tout ce que l'on peut dire, et ceci a son importance, c'est : qu'étant données les conditions dans lesquelles se font les transports de personnes, la preuve d'une faute précise, imputable à une cause déterminée, est surtout délicate à fournir pour le voyageur. Le système qui l'oblige à réunir les éléments de preuve contre le voiturier aboutit à son égard à un refus de justice chaque fois qu'il ne les découvre pas suffisants. Or il n'a pas avec l'industrie du voiturier d'autre rapport que ce rapport tout occasionnel qu'est le voyage dans son véhicule ; dans la plupart des cas il ne sait rien de son fonctionnement intime ; comment pourrait-on exiger qu'il fit connaître le rouage dont le fonctionnement a été en défaut puisqu'il en ignore peut-être l'existence ? Le transporteur au contraire, a en mains la plupart des éléments du procès : ayant la direction de l'entreprise, il peut faire avec le plus d'autorité les constatations indispensables à élucider le mystère. Il est donc mieux placé que n'importe qui pour se défendre et prouver, s'il y a lieu, que la véritable cause de l'accident ne lui est pas imputable, pour démontrer par exemple que l'accident provient non de sa propre faute mais de celle du voyageur qui a enfreint les règlements et les ordres du personnel. Le plus souvent, il sait le pourquoi de l'accident, connaît ce qui pour tous autres reste un secret impénétrable.

Il est naturel qu'il soit tenu de faire connaître ce qu'il sait ; s'il a intérêt à s'y refuser, c'est qu'il est en défaut et par conséquent, il n'est que juste de le condamner à réparation.

Et c'est en réalité tout ce qu'on lui impose, car le fait cause de l'accident étant connu, la responsabilité en découle et s'en déduit par un raisonnement, une application des principes du droit, une interprétation, œuvre du juge.

Imposer au voiturier l'obligation de faire connaître la faute qui a causé l'accident, en a-t-on conclu, c'est donc édicter une règle ayant pour effet de mettre le juge en situation de bien juger et de faire que chacun ait le sien. C'est de toute évidence la solution qui doit être préférée.

SECTION II. — La preuve dans la théorie de l'unité de la faute.

On se rappelle que, dans le système de l'unité, la difficulté relative à l'incidence de la preuve n'est ni résolue ni supprimée, mais est simplement déplacée, et qu'admettant à la charge du voiturier une obligation de sécurité, les partisans de cette théorie considèrent généralement cette obligation comme négative.

La victime est-elle tenue de prouver que l'auteur de l'accident est bien le voiturier défendeur, ce qui serait à proprement parler prouver

le fait ou la faute de ce dernier, ou au contraire lui suffit-il d'établir l'existence de l'obligation de sécurité ?

Si l'obligation était positive, le voyageur aurait pleinement justifié sa demande en l'établissant, sans qu'il y ait à distinguer suivant qu'elle puise son origine dans un contrat ou dans une loi ; et ce serait au défendeur à démontrer l'exécution de cette obligation ou son extinction par cas fortuit ou force majeure ; ce serait au débiteur à prouver le fait libératoire qu'il allègue, quitte à supporter les conséquences de l'accident s'il n'arrivait pas à faire cette preuve ; on aboutirait donc à un résultat analogue à celui qu'obtiennent les adeptes de la responsabilité contractuelle.

Mais, de ce que l'obligation du voiturier est négative, il résulte que la victime devra prouver successivement : non plus seulement l'existence d'une obligation *ex lege* ou *ex contractu* à la charge du voiturier, ce qui est toujours bien facile, mais encore l'infraction à cette obligation, la relation de cause à effet entre cette infraction et le préjudice, et que l'auteur de l'infraction est bien le voiturier poursuivi, ce qui est à proprement parler la charge de la preuve. Si la preuve d'un de ces points n'est pas rapportée, le voiturier échappera à toute condamnation.

Et cette solution, ajoute-t-on, est de bon sens : c'est au demandeur à prouver le fait ou la faute du défendeur sur lequel il base sa prétention, et si l'auteur de ce fait ou de cette faute reste inconnu, le demandeur dont le droit n'est pas établi supportera le préjudice en dernière analyse. « Car ce fait, ajoute M. Grandmoulin (1), peut provenir de toute autre personne, du voyageur lui-même, ou d'un cas fortuit ou de force majeure, et il serait absurde de condamner le transporteur, pour ne pouvoir prouver jour par jour, heure par heure, qu'à tout moment de la période d'exécution du contrat de transport, il s'est abstenu de porter atteinte à la vie, à la sécurité ou à la santé du voyageur. »

Ici, en somme, c'est encore la victime qui se voit obligée d'établir son droit, la violation de son droit, l'auteur précis, le jour précis de cette violation et le préjudice qui en est effectivement résulté. Sa situation est identique à celle que lui fait le système délictuel

SECTION III. — La preuve dans les théories du risque.

Jamais le voyageur ne sera dispensé de prouver le fait de l'accident et le préjudice qui en est résulté.

Si l'on s'en tenait au risque inhérent à l'usage d'une chose, la vic-

(1) Grandmoulin, *op. cit.*, p. 55 à 57, ne fait d'ailleurs que résumer la théorie de Robin, *op. cit.*, p. 107 et suiv.

time obtiendrait réparation à la condition d'établir en outre que l'accident a sa cause dans la chose dont se servait le voiturier.

Nous avons vu que la forme pratique d'application de ces idées nouvelles aux rapports du voiturier et du voyageur serait le risque professionnel. Examinons-le donc aussitôt, sans nous attarder aux systèmes intermédiaires et spéciaux proposés tour à tour suivant les besoins d'une évolution qui, pour être fructueuse et solide, doit être lente et méthodique.

Aussi bien, ces systèmes contiennent-ils déjà en germe le risque professionnel qui est, très largement entendu, le fait du voiturier, de son activité, et dont il est responsable. Démontrer en effet qu'il y a fait de l'entreprise, c'est démontrer qu'il y a fait du voiturier puisque l'entreprise est son fait.

À cette seule condition, l'accident, étant ici considéré comme un risque de l'exploitation, pèsera normalement sur le voiturier, chef de cette exploitation.

La victime ne doit-elle pas établir en outre l'existence du contrat de transport au moment de l'accident ? Cela dépend du point de savoir si on limiterait aux rapports des contractants en vue d'un transport l'application du risque professionnel (comme l'a fait la loi de 1898, spéciale aux rapports du patron et de l'ouvrier, et ne s'appliquant nullement aux tiers, étrangers à l'entreprise). Les partisans de l'extension du risque professionnel à notre matière proposent généralement de ne pas apporter cette restriction, et alors la preuve de l'existence du contrat ne saurait être d'aucune utilité.

Mais l'obligation du voiturier consiste uniquement à réparer les dommages dont la cause véritable a été son industrie, et non ceux qui proviennent des phénomènes purement naturels et des faits étrangers à l'exploitation ; il pourra donc alléguer comme motifs d'exonération, un événement constitutif de force majeure et le fait de la victime. Dans ces deux hypothèses seulement, le dommage n'est pas causé par la chose ; ce sont donc les seuls moyens de défense dont il pourra utilement se servir à l'encontre des prétentions de la victime.

On voit combien ces théories sont favorables aux victimes, et par la suppression de toutes complications inhérentes à la preuve du caractère fautif des faits, et par le nombre des accidents qu'elles laissent à la charge du voiturier.

CHAPITRE VI

RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ.

Quand est vérifié et reconnu le droit à réparation, quelles règles président au règlement de l'indemnité ?

Nous saurons les conditions dans lesquelles la victime obtiendra satisfaction quand nous aurons déterminé : la forme de l'indemnité, les éléments qui entreront en ligne de compte dans son calcul, la quotité qui pourra lui être allouée, et enfin l'influence de certaines circonstances particulières sur cette quotité.

SECTION I. — **Forme de la réparation.**

La jurisprudence, comme la doctrine, reconnaissent généralement aux tribunaux, par suite de l'imprécision même de l'article 1382, des pouvoirs très étendus quant au mode de réparation du dommage causé par un délit. Le plus souvent, l'indemnité est fixée en argent, mais aucune disposition de loi n'interdit aux juges d'adopter un autre mode de réparation. Dans notre matière, et par la force des choses, la réparation sera toujours pécuniaire. Voit-on dans l'accident l'inexécution d'une obligation contractuelle de faire ou de ne pas faire, elle se résoud encore en dommages-intérêts.

Mais cette réparation pécuniaire pourra revêtir les formes les plus diverses, car il appartient aux juges de décider, dans chaque espèce, suivant les circonstances de la cause, quel est le mode d'allocation le plus opportun, le plus approprié à la réparation du dommage et à la situation des demandeurs.

Elle pourra consister dans le paiement immédiat d'une somme fixe, aussi bien que dans un versement périodique se continuant tant que subsistera le préjudice.

S'il s'agissait d'une indemnité à accorder aux parents d'une victime, les juges n'excéderaient pas leurs pouvoirs en condamnant le défendeur à payer, au lieu d'une somme une fois donnée, une rente annuelle et temporaire au profit par exemple d'enfants mineurs, ou même viagère, au profit de la veuve de la victime. Dans ce dernier cas, ils pourraient déclarer à leur gré : soit que cette rente cessera au cas de convol de la veuve, parce que le dommage se trouvera réparé, soit qu'elle

pourra être, si le titulaire prédécède, réversible sur la tête des enfants ou héritiers ; ils pourraient même la dire incessible et insaisissable (1).

Pour garantir le paiement exact des arrérages de cette pension, et prévenir l'insolvabilité postérieure du débi-rentier, le tribunal pourrait lui ordonner d'y affecter une inscription de rente sur l'Etat dont le titre serait immatriculé : pour la nue propriété, au nom du transporteur, et pour l'usufruit, au nom de la victime (2). C'est une première différence entre cette rente, fût-elle alimentaire, et les pensions alimentaires du Code civil. Il y en a une seconde : le juge, pour fixer la rente à allouer à la victime, ne doit tenir compte que du dommage causé et des besoins du créancier qui peuvent en être une conséquence ; mais il n'a pas à s'inspirer de la situation pécuniaire du débiteur, de l'état plus ou moins brillant des ressources du voiturier au moment du procès (3). L'examen de la situation de fortune, des charges, des ressources, des besoins de chacune des parties n'a pas à entrer ici en ligne de compte, comme pour le calcul des pensions alimentaires dues entre parents, ce qui s'explique par la nature très diverse des deux situations : d'un côté il s'agit d'une véritable réparation de dommage causé, qui, indépendamment de toute autre considération, réclame indemnité : de l'autre, il ne s'agit que d'un secours basé sur un devoir d'assistance mutuelle et il est de toute justice qu'on ne prive pas l'un du nécessaire pour enrichir l'autre.

Il serait loisible au juge d'allouer à la victime, au lieu d'un capital déterminé, les intérêts de ce capital, qu'il peut d'ailleurs en tous cas faire remonter au jour de l'accident (4).

Il ne lui serait pas interdit, enfin, de combiner, en vertu de son pou-

(1) V. sur ces divers points, de nombreuses décisions rapportées au *Bulletin annoté des chemins de fer, passim*, et dans les recueils de jurisprudence ; et notamment : Un jugement du tribunal civil de la Seine du 31 décembre 1872 (*Bull. ann.*, 1873, p. 293), un arrêt de la Cour de Paris du 20 décembre 1878 (*Bull. ann.*, 1880, p. 99), et un arrêt de la Cour de Rouen du 3 décembre 1898 (*D.* 99.2.316).

(2) Mantes, 11 mai 1895, cité par Cotelle, *Réglementation des dommages-intérêts*, p. 48.

(3) « Peu importe, dit M. Féraud-Giraud, que la Compagnie dispose de larges dividendes en faveur de ses actionnaires, ou qu'elle soit menacée de faillite. Elle doit ce qu'elle doit. La responsabilité peut être plus lourde suivant la gravité de la faute, l'importance et les conséquences du mal, mais ce n'est pas dans les constatations des inventaires des Compagnies qu'on doit trouver les bases des décisions. » *Code des transports*, t. III, n° 430. — Remarquons qu'étant donnée la garantie d'intérêts, la solvabilité de nos grandes Compagnies de chemins de fer doit être considérée comme absolue.

(4) Il ne saurait être question ici pour les partisans de la responsabilité contractuelle de l'application de l'article 1153, puisque cet article n'a trait qu'à la réglementation des intérêts moratoires dus pour inexécution des obligations de sommes d'argent.

voir discrétionnaire, diverses formes d'indemnités pour arriver à une réparation adéquate au préjudice causé : d'allouer par exemple à la victime une somme fixe pour la remplir des premiers frais médicaux et pharmaceutiques, et une rente pour lui compenser une incapacité permanente de travail (1).

Le jugement qui fixe le montant de l'indemnité est en général définitif : on ne peut plus rien réclamer pour le même accident à moins qu'il ne survienne un chef nouveau d'indemnité, que l'état du blessé se soit par exemple aggravé de façon anormale. Rien n'empêcherait cependant qu'on lui donne un caractère provisoire, qu'on alloue une indemnité annuelle pendant un temps déterminé, après lequel il sera fait droit (2).

SECTION II. — Éléments qui entreront en ligne de compte dans la réparation.

Il ne saurait y avoir lieu à réparation là où il n'y a pas eu préjudice ; ce principe que nous avons posé, est très général et s'applique aussi bien à la responsabilité contractuelle (3) qu'à la responsabilité délictuelle ; l'existence d'une clause pénale n'y déroge même pas, puisque, s'il est vrai qu'en fait cette clause s'applique dès que le débiteur est responsable de l'inexécution, il n'en est pas moins vrai que la somme ainsi fixée à forfait, pour supprimer toute difficulté sur l'évaluation des dommages subis par le créancier et sur le montant de l'indemnité qui lui est due, est basée sur l'existence ordinaire d'un préjudice et est censée la me-

(1) La liberté du juge n'est entière, quant à la forme de la réparation, que sauf indication des parties : Ainsi, la demande est-elle bornée à une somme une fois payée, le juge ne peut condamner le voiturier au paiement d'une rente, et réciproquement, sans s'exposer à juger *ultra petita*. Si la victime, par une demande alternative, réclame soit une somme fixe, soit une pension viagère au choix du défendeur, le juge ne peut pas prononcer une condamnation fixe à l'une de ces deux alternatives ; le défendeur serait fondé à prétendre qu'en se substituant à lui pour ce choix, le tribunal a précisément pris la plus onéreuse des deux alternatives et par suite a jugé encore *ultra petita* : Cass., 14 avril 1886, *Pand. franç.*, 1887.1.252 ; Douai, 28 août 1844, S. 45.1.293.

(2) Cass., 28 novembre 1855, S. 57.1.95. — Il n'y a en cette façon de procéder, dit l'arrêt, « ni excès de pouvoir, ni déni de justice, mais une simple réserve des droits à exercer, s'il y a lieu, dans un temps ultérieur, par la partie lésée ». L'équité justifie cette latitude : la réparation, nous le verrons, doit suivre le préjudice, et celui-ci peut ultérieurement subir d'importantes modifications en raison, soit des fluctuations de la lésion, soit du changement d'état de la personne indemnisée. — V. comme exemple, le jugement du tribunal civil de Douai, du 14 mars 1904, analysé, *suprà*, p. 341, note 1.

(3) De quoi se plaindrait le créancier qui n'aurait pas été lésé par l'inexécution de l'obligation ? Sans intérêt, pas d'action. Et cette idée semble bien résulter de l'article 1147 du Code civil, quand il dit : « le débiteur est condamné, s'il y a lieu... » En jurisprudence, voir : Cass. req., 15 mars 1892, D. 92.1.303.

sure anticipée et moyenne de ce préjudice. Théoriquement donc, on peut encore dire que ces dommages-intérêts sont la compensation du préjudice que souffre le créancier.

Le droit civil, en effet, à la différence du droit pénal, n'a à s'occuper des fautes qu'autant qu'elles sont dommageables et pour régler la créance d'indemnité qu'elles font naître ; on peut dire que, dans la théorie traditionnelle, de même qu'il n'y a pas de responsabilité civile sans faute, de même il n'y a pas de responsabilité civile sans dommage. Et c'est toujours au voyageur à établir l'étendue du dommage pécuniaire qu'il a subi (1).

Il est toujours dû réparation exacte et intégrale du préjudice causé, ou plus exactement de toutes les conséquences dommageables de la faute, afin que l'allocation de dommages-intérêts replace la victime dans une situation analogue à celle qu'elle aurait possédée si le fait reprochable au voiturier n'avait pas eu lieu (2).

Et cela est vrai : soit que le dommage ait été causé par un débiteur n'exécutant pas son obligation, intentionnellement ou non (art. 1149) ; soit qu'il l'ait été par un tiers quelconque agissant frauduleusement ou par imprudence (art. 1382).

D'une façon générale on entend par dommage la privation ou la lésion d'un bien, que ce bien soit susceptible d'être apprécié et payé en argent, parce qu'il fait partie de notre patrimoine, ou qu'il soit inappréciable par sa nature même, comme la vie, la santé, la liberté, l'honneur, l'état et la condition des personnes, etc. La loi n'ayant exigé nulle part la nécessité d'un dommage pécuniaire pour donner ouverture à l'action civile, on en a conclu, à bon droit, qu'un dommage moral pouvait lui servir également de base (3).

Une seule condition est toujours exigée : c'est que le préjudice soit certain, c'est-à-dire actuel et appréciable ; un préjudice éventuel et possible (ne constituant qu'une menace qui ne se réalisera peut-être jamais), un préjudice hypothétique ou insuffisamment établi, ne seraient pas à prendre en considération (4) : serait déboutée à ce titre une personne

(1) Il n'y a pas lieu à allocation de dommages-intérêts au profit d'une partie lorsque la réalité du préjudice subi par cette partie, ne peut être établie d'une manière certaine : Cass. crim., 13 mai 1893, D. 93.1.582. — Sur la nécessité du préjudice, voir : Cass., 6 février 1894, D. 94.1.192.

(2) L'acceptation de secours par la victime ne saurait être considérée comme une renonciation au droit de poursuivre devant les tribunaux la réparation du préjudice subi, car la renonciation à un droit ne se présume pas : Dijon, 24 juillet 1874, S. 75.2.74.

(3) Garraud, *op. cit.*, p. 468.

(4) Par suite, l'action en réparation de l'accident est ouverte, non du jour où la faute du voiturier est connue, mais du jour seulement où elle est devenue dommageable ; tant que le préjudice n'est pas réalisé, l'action ne prend pas naissance ; or, *actioni non natæ non prescribitur* ; c'est donc aussi seulement à partir de ce

qui se plaindrait de la mort du voyageur : à raison de la ruine de certaines espérances, par exemple, d'un testament qu'il avait promis de faire en sa faveur et qu'il n'a pas eu le loisir de réaliser ; à raison des cadeaux que lui faisait de temps à autre le défunt, ces actes de pure libéralité, dont il lui était loisible de se dispenser, ne constituant pour lui aucune obligation, comme aucun droit pour ceux qu'il gratifiait (1) ; à raison d'un avantage problématique, parce que son débiteur a été tué au moment où il était sur le point de contracter un emprunt, alors d'ailleurs que rien ne démontre que la victime eût certainement affecté le montant de cet emprunt au remboursement de ses créanciers (2).

Les éléments dont le juge tiendra compte pour fixer le montant de l'indemnité sont des plus complexes.

Voici quelques-uns des principaux chefs d'indemnité dont pourra se prévaloir le demandeur, choisis parmi ceux dont la jurisprudence a fait état, dans d'innombrables décisions :

Le préjudice matériel est évalué en tenant compte, suivant la vieille formule romaine, du *damnum emergens* et du *lucrum cessans*, de la perte subie et du gain manqué.

Il comprend d'abord les débours : frais de maladie, d'hospitalisation, de pharmacie, occasionnés par l'accident et prouvés par les reçus qui les constatent. Il faut d'ailleurs que le renom du chirurgien dont on aura demandé les soins soit en rapport avec la gravité de la lésion et avec la situation du malade qui aura appelé comme son médecin habituel le professeur en renom ou l'honnête praticien. Il faut y ajouter les frais de retour après l'accident, l'augmentation des frais de maison pendant la maladie ; les démarches et pertes de temps causées par le procès (3).

Les souffrances physiques en sont un élément très variable et d'une appréciation très délicate ; plus tangibles sont les mutilations, les infirmités permanentes ou temporaires, avec tout leur cortège de conséquences fâcheuses, physiques et morales, actuelles et subséquentes (4).

jour que la prescription de cette action aura pu commencer à courir : Pau, 15 mars 1892, D. 93.2.164. Cette remarque pourrait avoir de l'intérêt en notre matière, au cas où la lésion préjudiciable ne se manifesterait que tardivement en la personne du blessé : circonstance qui peut advenir lorsque l'accident a produit des dérangements internes, des troubles nerveux ou cérébraux.

(1) Rouen, 24 février 1894, S. 97.2.25.

(2) Lyon, 7 octobre 1903, *Gaz. Trib.*, 8 janvier 1904.

(3) M. Boistel (*Précis de droit commercial*, p. 390) y range même les lettres, frais de procédure et d'avocat. Il résulte en effet d'un arrêt de cassation du 31 mars 1841 (S. 41.1.589) que les juges peuvent, sans contrevenir à aucune loi, adjuger à titre de dommages-intérêts des frais qui ne seraient pas de nature à être portés en taxe. — « Il y a lieu de tenir compte, dit encore un arrêt de Besançon, du 6 juillet 1892, S. 94.2.61 des frais et démarches auxquels l'action en responsabilité a donné lieu. »

(4) V. par ex. : Trib. Grasse, 27 novembre 1872 et Aix, 1^{er} mai 1873, *Bull. ann.*, 1875, p. 34 ; Nîmes, 20 février 1872, *Bull. ann.*, 1874, p. 257.

Il faut y ajouter : le manque à gagner résultant soit d'une incapacité de travail permanente (par impossibilité de s'employer à quoi que ce soit ou de reprendre sa profession antérieure, par nécessité d'en réduire le champ d'action), soit d'une incapacité de travail temporaire (par interruption de l'activité commerciale ou industrielle) ; les pertes subies (impuissance qu'éprouve le blessé à veiller à ses affaires, sommes payées à un employé ou gérant pour le remplacer partiellement ou totalement (1) ; « l'impossibilité où se trouve désormais placée la victime mutilée de participer aux emplois publics exigeant une intégrité physique absolue, tels que la carrière militaire ou les services de la marine, auxquels la victime semblait s'être destinée, ainsi que l'accès rendu plus difficile aux professions civiles nécessitant de longues marches ou des stations debout prolongées » (2).

Citons enfin toutes les conséquences de la non-arrivée à destination dans les délais voulus, et même le prix du voyage, lorsqu'il a été payé d'avance et si le voiturier n'a pas pu le continuer jusqu'à l'endroit promis (3). Certains auteurs ont proposé d'allouer alors au voiturier un prix proportionnel à la portion de trajet parcourue ; et de n'exiger de lui qu'une restitution partielle du prix du transport ; pour pouvoir se rallier à cette opinion, il faudrait encore examiner si ce trajet a été utile au voyageur blessé. Nous croyons même qu'il faut aller plus

(1) Bruxelles, 12 janvier et 24 juillet 1875 ; Lanckmann, *op. cit.*, nos 69 et 70.

(2) Alger, 11 janvier 1900, D. 02.2.476. — Inutile d'insister sur la prudence que doit déployer le juge quand il s'agit d'apprécier, non plus le dommage causé à la victime d'un accident dans le passé ; mais le préjudice qu'elle en subira dans l'avenir.

(3) Abstraction faite de l'hypothèse très licite où le prix est stipulé payable à tout événement (V. analog. Lyon-Caen et Ren. V, n° 769), le passager ne doit même qu'un prix proportionnel, disent à propos du transport par mer MM. Lyon-Caen et Renault (t. V, n° 836), « toutes les fois que, par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, comme un naufrage, un échouement, une prise, etc..., le navire ne parvient pas à destination. Mais le prix du passage cesse complètement d'être dû lorsque le passager périt dans un événement de cette nature, par analogie de ce que décide, en cas d'affrètement, l'article 302 du Code de commerce. Le transport alors n'a servi à rien. » — *Sic* : Arth. Desjardins, t. III, n° 880, p. 36 ; — *A fortiori*, si le sinistre est dû à une faute ou négligence dont sont responsables le capitaine et le transporteur. La Cour d'appel de Naples, le 29 août 1894, a accueilli le chef de l'action de plusieurs passagers victimes d'un naufrage, à l'effet d'obtenir la restitution du fret payé ; cet arrêt a été confirmé par la Cour de cassation de Naples le 25 mai 1895, D. 97.2.253. — « Si le passager est tué dans un accident dû à son imprudence, le prix du passage restera au transporteur, sans aucune déduction ». E. Le Roy, *op. cit.*, p. 96. Sa faute ne le libère pas des obligations qu'il a contractées. — Le Code de commerce portugais (art. 566), donne une solution bizarre : « Lorsqu'un passager périt dans un naufrage, le prix du passage n'est pas restitué aux héritiers s'il a été payé, mais il ne peut être exigé s'il est encore dû. »

Sur le sort du prix du passage, au cas où un passager meurt au cours du voyage de sa mort naturelle, ce qu'on a irrespectueusement appelé « la perte par vice propre », voir Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 836, p. 610.

loin et décider que cette restitution est toujours due quand il y a interruption accidentelle du voyage reprochable, au voiturier et alors même que la plus grande partie du transport aurait été effectuée. Le service en vue duquel le prix était dû n'a pas été rendu et le prix peut être répété : car nous sommes en présence d'un louage d'ouvrage, non de services, et en matière de louage d'ouvrage, l'ouvrier n'a pas de salaire à réclamer quand la chose vient à périr même par cas fortuit avant que l'ouvrage ait été reçu (art. 1790, C. civ.).

On considérera aussi certains préjudices moraux : « anéantissement d'une association fondée en vue de la famille et des espérances consacrées sous l'autorité de la loi (1) » ; défiguration grave pouvant être un obstacle à une union projetée, impuissance provoquant la rupture funeste d'un projet de mariage, et avec lui disparition des avantages qu'on en attendait, souffrances morales endurées.

Si le demandeur était autre que le voyageur décédé et agissait en son propre nom, il pourrait invoquer : le trouble jeté dans son existence, la cessation de la vie commune, la perte d'un fils appelé à soutenir ses parents dans leur vieillesse, la privation d'une dette alimentaire, la douleur causée par la mort d'un parent (2) avec ses tristesses et ses tracasseries, le dommage moral causé à la veuve et aux orphelins par le manque de direction paternelle, la privation de l'influence salutaire du chef de famille, et même le remboursement des frais de voyage et des frais de funérailles (3).

Dans ces différents cas, le recours étant suffisamment justifié, il y aura lieu dans chaque cas particulier, pour l'évaluation de la quotité de l'indemnité, de tenir compte à la fois de la situation de fortune des demandeurs, de leur profession et de leur famille, sans négliger d'apprécier les secours que la victime pouvait procurer aux siens dans l'avenir, comme aussi les liens d'affection qui unissaient les membres de la famille (4).

Il nous faut préciser maintenant suivant des distinctions multiples, toutes controversées d'ailleurs, d'après quels principes le juge pourra ou non s'arrêter à tel élément de préjudice, que nous venons de dire susceptible d'entrer en ligne de compte dans le calcul de l'indemnité.

(1) Paris, 27 mai 1876 ; Féraud-Giraud, t. III, n° 431.

(2) Voir un arrêt bizarre de la Cour de Rouen du 4 février 1887, *Recueil des arrêts de Caen et de Rouen*, 1887.2.54, qui réflète l'incertitude sur les éléments à prendre en considération.

(3) Pour ce qui est des frais de funérailles, *sic* : Trib. civ. Seine, 23 janvier 1900, *Gaz. Trib.*, 1900.2.76 ; Trib. civ. Toulouse, 17 avril 1902, *Gaz. Trib.*, 23 octobre 1902. — *Contra* : Bruxelles, 22 juillet 1891, D. 93.2.299.

(4) Trib. civ. Lyon, 19 juin 1889 ; cité par Cotellet, *Des dommages et intérêts en matière de transport*, p. 336.

SECTION III. — Quotité de la réparation.

Le Code civil français a laissé la question de l'étendue de la réparation, comme celle de ses éléments, à la souveraine appréciation des juges du fait. Tout ce que nous pouvons faire, est donc d'indiquer comment les juges ont usé de cette liberté et quelles règles limitent nécessairement leur initiative et leurs pouvoirs.

La fixation du montant des dommages-intérêts donne lieu à maintes difficultés. Elle doit avoir lieu d'après les principes généraux du droit, mais ces principes sont fort peu nets en eux-mêmes, et cette obscurité se double du désaccord sur le critérium à appliquer, par cela même qu'on ne s'entend pas sur la nature délictuelle ou contractuelle du recours.

§ 1. — Recours délictuel.

Aux termes de l'article 1382 : Tout fait de l'homme qui cause un dommage oblige à *le réparer*. L'action en réparation réglée en exécution de cet article aura pour objet et pour but une indemnité qui doit être adéquate au préjudice causé, qui doit s'étendre à tout le *quod interest*. La réparation ne sera donc pas uniforme ; elle variera dans chaque espèce avec le préjudice souffert, seul critérium de sa fixation.

Or, le préjudice est l'atteinte portée par un fait à la situation pécuniaire ou morale d'une personne.

Et nous avons vu des arrêts mettre sur le même pied le préjudice moral et le préjudice matériel, et accorder réparation de l'un ou l'autre de ces chefs.

Cette jurisprudence a été fort critiquée. « Le seul usage auquel les dommages-intérêts soient propres, dit M. Meynial (1), consiste à remettre dans la fortune du créancier la valeur pécuniaire dont elle a été diminuée. » D'ailleurs, sur quelles bases fixerait-on le chiffre de l'indemnité pour préjudice moral ? Le chagrin, l'intérêt d'affection, la lésion extra-patrimoniale en un mot, ne pouvant s'estimer en argent, la condamnation prononcée de ce chef serait forcément arbitraire ; en réalité elle affecterait le caractère d'une véritable peine privée ; or notre législation ne connaît plus cette institution, qui avait, dans les sociétés antiques, la vengeance pour base, et les juges civils, en la prononçant, commettraient une véritable usurpation du droit de punir : *Nulla poena sine lege*.

Reconnaissant en partie le bien fondé de ces critiques, M. Laborde

(1) Meynial, *Revue pratique*, 1884, p. 440. — *Sic* : Trébutien, *op. cit.*, t. II, n° 145 ; Mangin, *op. cit.*, t. I, n° 145.

propose de distinguer l'intérêt d'affection de l'intérêt moral proprement dit : ce dernier doit être admis comme fondement de recours aussi bien que l'intérêt pécuniaire. Logiquement, il n'y a aucune raison de le traiter d'autre sorte. Mais il faut cependant qu'il y ait préjudice, et c'est pour défaut de préjudice que le seul intérêt d'affection ne saurait être pris en considération dans l'évaluation des dommages-intérêts (1) : comment fixer la juste réparation d'un dommage fondé seulement sur l'affection que le demandeur avait pour la victime ? Les appréciations des tribunaux seraient difficiles et flottantes ; la tarification du sentiment serait peu admissible ; à vrai dire, l'affection est quelque chose d'intime, de personnel, qui répugne, par sa nature même, à toute évaluation pécuniaire.

Mais, si l'affection n'a pas de valeur pécuniaire, le bien moral en a une ; si l'affection est un sentiment personnel qui répugne à toute évaluation, puisque « la preuve de son existence et de son degré ne peut se faire que par le témoignage de la personne même qui l'invoque et résulte des marques extérieures qu'elle donne elle-même de ses sentiments » et que l'admission de cette preuve violerait la règle qu'on ne peut se créer un titre à soi-même, le bien moral, consistant en l'opinion du public sur l'honneur, la considération, la réputation d'une personne, se prouvant dans son existence et son degré par l'appréciation des tiers, est susceptible d'une enquête amenant des résultats précis.

Cette distinction n'a pas eu grand succès, et la vogue semble être de plus en plus à l'assimilation complète du préjudice moral, qu'il atteigne la personne dans son honneur, sa considération ou ses affections légitimes, au préjudice matériel qui la lèse dans ses biens ou sa personne physique.

M. Chausse (2) a développé dans toute son ampleur cette opinion, à savoir que toute lésion d'un intérêt extra-patrimonial, quel qu'il soit, fonde un droit à des dommages, pourvu toutefois qu'il soit sérieux et réel. « L'intérêt doit être appréciable, dit-il, mais n'a pas besoin de l'être en argent. » « En définitive, l'article 1382, dont la formule est aussi large, aussi compréhensive que possible, ne fait aucune distinction entre le dommage matériel et le dommage moral, et la théorie des

(1) Laborde, *Revue critique*, 1894, p. 25. — Cette distinction était déjà vigoureusement exposée par M. Antoine Giboulot, dans une dissertation au Dalloz, 72.2.98-99. V. encore : Mangin, *op. cit.*, t. 123 ; et M. Garraud, *op. cit.*, p. 474, qui n'admet pas l'intervention de plein droit de certains parents, *jure sanguinis et propter causam doloris*, comme on disait dans notre ancienne jurisprudence. « L'intérêt d'affection peut être un motif de provoquer des poursuites, de dénoncer l'auteur du délit, mais il ne saurait servir de base à une action pécuniaire en réparation puisque l'article 1^{er} du Code d'instruction criminelle ne la donne qu'à ceux qui ont souffert un dommage.

(2) Chausse, « De l'intérêt d'affection », *Revue critique* 1895, p. 436 et s.

dommages-intérêts est assez élastique pour donner satisfaction à tous les intérêts légitimes lésés, de quelque nature qu'ils soient ». « Sans doute l'argent ne saurait directement compenser le dommage moral. Par la force des choses, la réparation ne saurait être adéquate au préjudice ; mais de ce que le dédommagement ne peut être qu'approximatif, s'ensuit-il qu'il doive faire défaut ? »

Le préjudice moral, dit à son tour, M. Willems (1), exige, en raison et en droit une réparation, qu'il s'agisse d'une douleur causée par la perte d'une personne chère, ou de souffrances physiques, chagrins, inquiétudes, qui sont parfois la conséquence du fait dommageable. L'effet efficace du dédommagement est peu considérable ; il vaut cependant mieux réparer le mal de quelque façon, plutôt que de ne pas le réparer, ne fût-ce que pour « permettre à la victime de pourvoir largement à tous ses besoins, et même de se donner certaines distractions et satisfactions à sa portée, lesquelles écarteraient par instants de son esprit la pensée de son malheur (2) ». « L'argent, ajoute M. Van Biervliet, ne vaut que par les jouissances qu'il procure, et ces jouissances ne sont pas nécessairement et exclusivement de l'ordre matériel ; elles peuvent très bien relever de l'ordre intellectuel et moral, et compenser ainsi directement le dommage moral. »

Les juges, s'empresant de remarquer ces auteurs, doivent user avec une grande circonspection du droit d'accorder des indemnités pour tort moral résultant de la douleur, du regret, des affections et sympathies froissées, et vérifier avec soin si le préjudice paraît sérieux et réel, afin d'éviter les spéculations de gens intéressés qui multiplieraient leurs affections outre mesure et d'empêcher que l'accident ne devienne pour les proches de la victime une occasion de lucre (3).

Cette solution, qui s'appuie sur l'autorité de Demolombe, de Laurent, d'Aubry et Rau (4), a été depuis longtemps consacrée en juris-

(1) Willems, *op. cit.*, *Revue générale*, 1895, p. 127.

(2) Bruxelles, 17 novembre 1894, *Journal des Tribunaux*, 1894, p. 1257.

(3) Ainsi, pour prendre un extrême, « on ne comprendrait pas une action intentée par un ami du défunt qui voudrait se faire payer la mort de son ami » Bruère, p. 99. Il faut, dit M. Giboulot (note D. 72.2.98) se guider par cette règle fondamentale que les réclamations ne sont recevables que de la part de celui qui a été lésé dans un droit acquis et qui a souffert un préjudice personnel, appréciable et actuel ; les juges « ne pourraient évidemment pas allouer des dommages-intérêts à tous les fournisseurs ou serviteurs du défunt, ni à tous ceux qui profitaient de sa bienfaisance ». — C'est dans cet ordre d'idées que la jurisprudence belge décide que seuls les parents en ligne directe peuvent agir, en cas d'atteinte portée à l'un des leurs, s'ils fondent uniquement leur action sur la solidarité résultant des liens de famille. Bruxelles, 24 décembre 1887, *Pasicrisie*, 1888.3.23.

(4) Demolombe, *op. cit.*, t. XV, p. 225 et t. XXXI, n° 672 ; Laurent, *op. cit.*, t. XX, p. 415 ; Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, p. 748, § 445 ; Larombière, sur les articles 1382 et 1383, n°s 36 et 37 ; Sourdat, t. I, n°s 33 et suiv., citant Dupin ; Huc, t. VIII, n° 413 ; Le Sellyer, *Action publique et privée*, t. I, n° 263 ; Rauter, *Droit criminel*, t. I, n° 133 ; Legraverend, *Législation criminelle*, t. I, p. 195.

prudence : « Dans l'allocation de dommages-intérêts, disait déjà la Cour de Paris, le 27 mai 1876, il y a lieu de tenir compte de la bles-sure morale, mortelle et profonde, que cause dans tous les cas la mort d'un fils, appelé à servir d'appui à sa mère dans ses vieux jours » (1).

Mais, dans l'ordre moral aussi bien que dans l'ordre pécuniaire, les répercussions d'un fait sont indéfinies.

Le voiturier ne peut évidemment être tenu de multiples suites

(1) Paris, 27 mai 1876, *Bulletin annoté*, 1880, p. 127. — *Adde* : Aix, 6 mai 1872, D. 72.2.57 ; Cass., 12 décembre 1873, S. 74.1.184 ; 19 août 1874, S. 75.1.24 ; Nancy, 9 décembre 1876, D. 79.2.47 ; Trib. civ. Grasse, 27 novembre 1872, *Bull. ann.*, 1875, p. 34 : « Attendu que par la mort de Crévoulin, sa veuve et ses enfants se trouvent privés non seulement des ressources que le chef de famille leur procurait par son travail, mais encore de son affection et de sa protection, qu'il y a lieu de tenir compte de ces divers éléments, dans l'appréciation du dommage souffert par la demanderesse et les mineurs Crévoulin, et dans l'évaluation de l'indemnité à laquelle ils ont droit » ; Trib. civ. Seine, 13 avril 1893, *La Loi*, 13 mai 1893 ; Besançon, 6 juillet 1892, S. 94.2.61 (Mère ayant perdu un fils naturel reconnu) ; Paris, 8 février 1896, D. 96.2.457 (veuve) ; Alger, 22 juin 1900, D. 1901.2.401 : « Les dispositions des articles 1382 et 1384 du Code civil comprennent toutes les éventualités de préjudice, aussi bien le préjudice moral que le préjudice matériel » (fille privée de sa mère) ; Alger, 23 mai 1892 : « Attendu qu'il est manifeste que l'accident qui a privé la dame Marie Vidal de son fils a causé à celle-ci un préjudice direct et personnel qui lui donne qualité suffisante pour en demander réparation à l'auteur responsable ; que vainement, pour résister à cette demande, la Compagnie ajoute que, dans tous les cas, la mort du fils n'a procuré à la mère aucun préjudice matériel réparable en argent ; que, sans doute, dans bien des cas, un préjudice moral est plus difficile à réparer que le préjudice matériel ; qu'une somme d'argent quelconque ne saurait rendre un fils à l'affection d'une mère, mais qu'il ne s'ensuit pas que l'auteur responsable d'un accident puisse se soustraire aux conséquences de sa responsabilité, sous prétexte que le préjudice qu'il a causé est si grand qu'il est irréparable ; que c'est sans doute pour empêcher toute argumentation semblable que le législateur a pris soin, dans l'article 1382, de comprendre tous les cas possibles du préjudice, aussi bien le préjudice moral que le préjudice matériel. » On ne peut plus clairement admettre que le législateur a sanctionné le préjudice moral au même titre que le préjudice pécuniaire, et que la difficulté d'apprécier un préjudice moral ne saurait être un obstacle à l'action.

La jurisprudence toutefois semble bien n'admettre comme suffisante pour servir de base à l'action, que l'affection qui unissait les parents en ligne directe et le mari à la femme. Les diverses décisions que nous avons rencontrées, statuant sur l'action des frères et sœurs, leur ont refusé les dommages-intérêts chaque fois qu'ils ne relevaient pas un préjudice pécuniaire : Douai, 28 décembre 1892, S. 94.2.22 ; 7 juillet 1892, S. 94.2.20 ; Rouen, 24 février 1894, S. 97.2.25 ; Douai, 23 janvier 1899, S. 99.2.296 ; Trib. civ. Toulouse, 17 avril 1902, *Gaz. Trib.*, 23 octobre 1902. — Ce préjudice matériel existait dans l'espèce jugée par le tribunal de Lyon, le 11 juin 1892, S. 94.3.22.

La jurisprudence belge est en ce sens : Cass. belge, 17 mars 1881, S. 1882.3.9 ; Bruxelles, 22 juillet 1891, D. 93.2.299. — On trouvera une intéressante analyse des jurisprudences française et belge dans la thèse de M. Dorville : *De l'intérêt moral dans les obligations*, Paris, 1901, p. 90 à 116. — En Angleterre, la même doctrine est couramment admise.

qui découleraient de sa faute initiale, source du dommage. Il doit supporter tout le dommage qu'il a causé, mais dans la mesure seulement où il est une conséquence de sa faute.

Envisage-t-on l'accident lui-même, « s'il est vrai que la gravité de la faute croît souvent avec la gravité du préjudice, il est non moins exact qu'une faute légère peut correspondre à un dommage considérable. Quand il en est ainsi, c'est que des circonstances indépendantes de l'auteur de la faute ont concouru avec son fait, et ont ainsi contribué à aggraver le préjudice. Or, comme personne ne répond du cas fortuit, il appartiendra au juge de démêler ce qui est la suite de la faute et ce qui n'en est qu'une conséquence accidentelle (1). »

Il faudra donc faire la part des événements extérieurs et du hasard, tenir compte des mille circonstances de fait qui peuvent augmenter et surtout atténuer la responsabilité de l'auteur apparent de l'accident.

C'est en vertu de ce principe qu'au cas de faute commune du voiturier et du voyageur, les tribunaux n'accordent à la victime qu'une indemnité modérée dans la mesure de son imprudence, limitée à une part représentative du préjudice souffert correspondante à la part d'initiative du voiturier dans l'accident, et donc tout le dommage qu'il a occasionné, en conformité avec l'article 1382 (2).

Etant donnée la part de responsabilité du voiturier dans le choc initial, il ne s'ensuit nullement que le voiturier doive supporter la même part de toutes les suites dommageables qu'il peut avoir.

Envisage-t-on en effet, une conséquence secondaire de l'accident, on voit que souvent d'autres causes ont aidé à la provoquer et que, par suite, la part de responsabilité du voiturier se trouve diminuée vis-à-vis de cette conséquence. Et ainsi l'accident aura une influence de plus en plus faible et d'autres causes surgiront de plus en plus nombreuses au fur et à mesure qu'on envisagera des conséquences plus éloignées (3).

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 33.

(2) La victime dont la conduite n'a pas été impeccable, mais qui relève une faute à la charge du transporteur peut, malgré sa faute, réclamer une indemnité au voiturier délinquant, mais le quantum de cette indemnité est moindre qu'en l'absence de faute de la victime. Ce partage de responsabilité vient donc adoucir la règle de la réparation intégrale du préjudice, afin de la rendre proportionnelle à la partie du dommage réellement causée par le voiturier : cette partie est représentée par l'indemnité à payer, l'autre partie reste définitivement à la charge de la victime. Le juge devra se livrer à un examen souvent délicat des effets directs produits par chacune des fautes. — Nul ne doit, dit la Cour de cassation, que la réparation du préjudice dont il est réellement l'auteur, et par conséquent, si ce préjudice peut être en partie imputé à celui qui réclame l'indemnité, celui-ci ne doit pas en obtenir la réparation intégrale (S. 86.1.428). — Voir encore : Cass., 20 août 1879, S.80.1.55, D.80.1.15 ; 10 novembre 1884, D.85.1.433 ; Poitiers, 4 août 1886, *Pand. franç.*, 88.2.49 ; Bordeaux, 26 juillet 1886, *Journ. arr. Bordeaux*, 1886, p. 388 ; Aix, 12 décembre 1887, *La Loi*, 26 janvier 1888.

(3) « Il est à remarquer, dit M. Tesseire, *op. cit.*, que la plupart des causes se-

La responsabilité du voiturier ne se trouvera engagée complètement que si les suites du fait dommageable primitif ont ce fait pour cause unique, ce qui revient à dire que le voiturier ne doit supporter que les conséquences directes de l'accident, et que l'indemnité ne saurait être accordée au-delà, pour le dommage qui n'en a été qu'une suite indirecte. Et si l'on remarque que très vite d'autres causes interviennent, qui diminuent et annihilent presque la part initiale de responsabilité du voiturier, nous pouvons en conclure que le voiturier ne sera guère tenu que des conséquences directes et immédiates de l'accident.

Nous n'avons donc pas eu besoin de recourir à l'article 1151 pour établir que, d'une façon générale, la règle équitable qu'il édicte pour les contrats s'imposera au juge même dans la réparation des fautes délictuelles. Nous avons laissé entendre cependant que, dans certains cas, un dommage indirect et médiate obtiendra réparation. Mais ce sera seulement en tant qu'il pourra être rattaché à l'accident par un rapport de cause à effet, donc en tant que partiellement direct et immédiat (1). Et nous restons ainsi toujours fidèles au principe de la réparation intégrale.

condaires seront imputables, non pas à l'auteur, mais à la victime (Elle a mal soigné une blessure légère... Par un état de santé qui lui est particulier, un accident qui serait minime pour d'autres devient très grave pour elle ; ses habitudes physiques ou morales ont contribué à amener ou à avancer le décès ; elle avait certaine disposition préexistante à telle maladie particulière, que le même accident n'aurait pas fait éclater chez une autre personne. L'auteur ne doit pas être responsable de cet excédent. S'inspirant de cette idée, on a vu des tribunaux refuser d'accorder réparation complète pour des dommages dont la gravité particulière tenait à la maladie chronique du demandeur) ; car le rôle du premier s'arrête d'ordinaire au fait dommageable et il ne peut aller ensuite qu'en s'affaiblissant, le rôle de la seconde qui reste en contact direct avec les suites de ce fait ne peut aller qu'en augmentant et il arrivera très vite un point où, grâce à ce double mouvement en sens inverse, l'auteur n'aura plus rien à supporter. » — V. par exemple : Aix, 14 juin 1870, D. 72, 2. 97.

(1) On a beaucoup discuté la question de l'applicabilité de l'article 1151 à la matière des délits. — MM. Demolombe (*Des contrats*, t. VIII, n° 685) et Larombière (sur l'article 1382, n° 26, t. VII, p. 557) ont admis l'extension, par identité de motifs — MM. Aubry et Rau (4^e éd., t. IV, § 445, note 10, p. 750) et Laurent (*Principes de droit civil français*, t. XX, n° 523) se sont prononcés en sens opposé, et le tribunal civil de Nîmes, le 25 juin 1892, en un jugement confirmé par la Cour de Nîmes, le 30 octobre 1893 (D. 95, 2. 5), a ratifié leur manière de voir. — M. Sourdat, (4^e éd., t. I, n°s 105 et 457), tout en le déclarant inapplicable, soutient qu'il doit être pris comme guide pour déterminer la responsabilité née d'un délit ou d'un quasi-délit, dans les termes des articles 1382 et suivants du Code civil. — « Cette controverse, dit M. Willems (*loc. cit.*, 1895, p. 129), se borne à une querelle de mots si, comme on doit le faire, on entend par les termes : préjudice « direct et immédiat » qu'un rapport de cause à effet doit exister entre le fait et le résultat préjudiciable. Alors, tout le monde est d'accord pour réclamer leur application en notre matière. La question de savoir si ce rapport existe, s'il existe suffisamment, est une

Mais peu importe que ce dommage ait été ou non prévu lors de l'accident, ou même lors du contrat, puisque la théorie délictuelle fonde la responsabilité sur le *damnum injuria datum*. Tandis que les contractants ont pu déterminer librement le degré de responsabilité qu'ils entendaient s'imposer, ou au moins ont prévu et fait entrer en ligne pour apprécier l'étendue de l'obligation qu'ils souscrivaient les dommages qui pourraient résulter de son inexécution, au cas de délit, tout le dommage est en général imprévu et il est impossible de trouver ici une convention tacite de limitation. L'article 1150 est donc étranger au recours délictuel (1). Cette solution, dit M. Willems, s'accorde avec le caractère exclusivement réparateur de l'action civile.

Il est de peu d'intérêt, aux yeux de la victime, de savoir que le coupable n'a pas prévu les conséquences de son acte ; elle était en droit de conserver sa situation intacte ; donc, si un fait injuste y porte atteinte, elle a droit à la réparation intégrale du dommage éprouvé.

Et déjà, on voit combien l'application d'une règle qui cependant paraissait bien nette et catégorique fera varier à l'infini la quotité de la réparation, et combien le juge, une fois fixé sur la recevabilité de l'action de la partie lésée, aura un large pouvoir d'appréciation pour déterminer la quotité des dommages-intérêts qui lui seront alloués.

Non seulement cette quotité variera avec la gravité de la blessure, ce qui serait normal, mais pour une blessure de même gravité, elle pourra varier de façon disproportionnée suivant la personne lésée, car des situations de fortune, de profession et de famille différentes rendent le préjudice indéfiniment variable.

Non seulement la proportionnalité des indemnités allouées entraîne leur variabilité, mais encore, le chiffre en sera bien souvent pour ne pas dire toujours fixé de façon arbitraire. Car comment évaluer exactement cette réparation ? Sur quelle base solide s'appuyer, surtout si l'on entend, au même titre que du préjudice matériel, tenir compte du

question de fait, nécessairement laissée à l'appréciation discrétionnaire des magistrats. » — « La restriction aux dommages qui résultent directement de la faute, dit à son tour M. Boutaud (*op. cit.*, p. 32), se justifie par l'exacte application des principes, sans qu'il soit nécessaire d'indiquer l'article 1151. » — Ainsi se trouve aussi précisé le sens qu'il faut donner ici à l'expression « préjudice direct » : s'il est vrai que les dommages-intérêts ne peuvent comprendre un préjudice qui n'aurait pas une relation nécessaire avec la faute commise et qu'on aurait éprouvé sans elle, cette relation directe peut se rencontrer pour certains dommages appelés indirects, qu'on subit par contre-coup de faits commis sur d'autres personnes auxquelles on est lié par une solidarité d'intérêts.

(1) Aubry et Rau, *op. cit.*, t. IV, § 445, p. 750 : « Il n'y a qu'au cas de délit que le débiteur soit tenu même des dommages-intérêts qui n'ont point été prévus ou qu'on n'a pas pu prévoir. »

préjudice moral, se mesurant à la douleur éprouvée par la perte d'une personne chère, à l'affection brisée, à toute une série de sentiments qu'il est impossible de peser (1). Quand on sera en présence d'un ouvrier ou employé, gagnant tant par jour ou par mois, on aura une certaine base d'évaluation ; parfois aussi le tribunal pourra, au moyen d'enquêtes ou d'expertises, s'éclairer et arriver à une notion approximative du préjudice matériel, mais dans la grande majorité des cas son appréciation restera sans base possible, et sa liberté d'évaluation illimitée.

En admettant même qu'il puisse avoir une notion exacte du préjudice causé et traduire en une somme fixe et indiscutée les multiples éléments du dommage, quel critérium lui servira à doser la part de responsabilité qui, dans l'accident, et dans chacune de ses conséquences, revient au voiturier, à la victime, au hasard, afin d'arbitrer la part de préjudice que devra supporter le voiturier ?

Tout cela est bien imprécis et laisse large place à des appréciations de plus en plus divergentes.

La quotité de l'indemnité ne peut être qu'une moyenne approximative, que les juges eux-mêmes acceptent comme une transaction.

Il appartient d'ailleurs souverainement aux juges du fait d'apprécier : « jusqu'où s'étendent la perte et la privation de gain qui doivent servir de base à l'allocation des dommages-intérêts » (2) ; quelle est la mesure nécessairement vague et qu'il convient de fixer avec prudence de la lésion d'intérêts moraux, s'il y a relation de cause à effet entre la faute et les éléments de dommage invoqués (3), et s'il y a lieu, la gravité des fautes respectives, ainsi que le partage du préjudice entre chacune d'elles.

(1) Charmont, « Examen doctrinal », *Revue critique*, 1895, p. 626.

(2) Cass. req., 28 octobre 1903, *Gaz. Trib.*, 4 novembre 1903 ; 15 mars 1892, D. 92.1.303 : « Il appartient aux juges du fait d'apprécier l'existence du préjudice comme d'en préciser l'étendue et d'en fixer la réparation. » L'intervention du médecin sera indispensable pour éclairer la justice sur les conséquences probables de la blessure, la durée de la maladie ; une expertise médicale sera parfois nécessaire. Tous les modes de preuve peuvent d'ailleurs être acceptés par le juge chargé d'évaluer le préjudice ; il pourrait même, par application de l'article 1369 du Code civil, s'en référer au serment du demandeur.

(3) Cass., 20 janvier 1880, D. 80.1.382 ; 6 février 1894, D. 94.1.192. — Mais, si elle lui laisse plein pouvoir pour apprécier cette relation, la Cour suprême exige que le juge du fait indique une relation directe de cause à effet : Cass., 19 août 1874, D. 76.5.388 ; 14 mars 1892, D. 92.1.343 ; 13 mars 1900, S. 1903.1.26. C'est la consécration de la limitation que nous avons adoptée, bornant la réparation au préjudice direct.

§ 2. — Recours contractuel.

Le Code civil a détaillé aux articles 1146 et suivants les règles qui président à l'allocation des dommages-intérêts pour inexécution des contrats. « Les dommages-intérêts dus au créancier, dit notamment l'article 1149, sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé.... »

D'où l'on a conclu qu'« en matière d'obligations conventionnelles, les juges ne peuvent donner pour base aux dommages-intérêts, que le préjudice matériel dérivant de l'inexécution de la convention. C'est seulement pour les obligations ayant leur source dans un délit ou un quasi-délit qu'il est permis de tenir compte du préjudice moral ». Ainsi parle M. Huc (1), et il ne fait que reproduire l'opinion courante : à savoir que le défaut d'intérêt patrimonial ne permet pas à un créancier de se plaindre de la non-exécution d'une convention et d'obtenir une réparation pécuniaire. L'inexécution d'un contrat, dit-on, se résoud en dommages-intérêts ; ces dommages sont alloués sous la forme traditionnelle d'une somme d'argent, or l'argent ne peut se remplacer que par ce qui est estimable pécuniairement (2).

« Si, comme nous l'avons vu, réplique M. Chausse, le délit extra-contractuel oblige à réparer le dommage moral, on ne conçoit pas qu'il en soit tout autrement du délit contractuel. Nous n'avons pas à rechercher si la violation d'un contrat met également en jeu la responsabilité purement délictuelle, en sorte que le créancier pourrait à son gré agir par l'une ou l'autre voie... Si on résoud affirmativement comme à Rome cette question du concours d'actions, il y a une raison de plus d'identifier le résultat des deux procédures. Il faudrait que les textes fussent bien précis pour faire obstacle à cette assimilation qui découle de la nature même des choses. Il est vrai que les articles 1146 et suivants du Code civil n'ont eu en vue que l'hypothèse habituelle d'un préjudice matériel, mais par les expressions « en général » de l'article 1149, le législateur semble réserver les cas où le dommage à réparer serait d'un autre ordre.... Le dogme de la valeur pécuniaire, que les Romains avaient fini par écarter, froisse le sentiment juridique et se trouve en contradiction manifeste avec les principes de notre législation qui ne saurait admettre que des droits légitimes soient dénués de

(1) Huc, *Commentaire du Code civil*, t. VII, n° 147 ; Baudry-Lacantinerie et Barde, *op. cit.*, t. I, p. 276 ; Laurent, *op. cit.*, t. XVI, n° 281.

(2) « Il faut observer que suivant la doctrine la plus récente, le simple intérêt moral suffit à faire naître un droit d'action ; mais, dit-on, cela n'implique pas qu'en cas d'inexécution, les dommages-intérêts devront être accordés. Il ne faut pas confondre l'existence juridique d'un acte et la sanction qu'il comporte. Il peut y avoir d'autres voies de contrainte que les dommages-intérêts, et par exemple, le droit de demander la résolution de l'acte » (art. 1184 et 953 C. civ.). Chausse, *Revue critique*, 1895, p. 436 et s.

sanction... La seule objection grave que l'on puisse adresser à notre théorie, c'est que le juge n'a aucune base sûre pour fixer le taux de la condamnation du débiteur. Soit, répondrons-nous, mais, en définitive, il faut choisir : ou bien laisser sans protection des intérêts respectables, ce qui est un déni de justice, ou bien s'accommoder de l'arbitraire des juges et s'en rapporter à leur appréciation du soin de concilier les principes abstraits avec les exigences du sentiment moral » (1).

Si l'on objecte, répond de son côté M. Boistel (2), qu'il y a là un dommage immatériel, non appréciable en argent, nous répondrons qu'il y a là une souffrance morale comparable à celle que causerait une perte pécuniaire, et quelquefois plus grande, que le voiturier en est responsable, et qu'il doit fournir les moyens de compenser cette souffrance par les satisfactions qu'il pourra se donner la victime avec l'indemnité qu'on lui paiera.

On obtient tous les jours de nos tribunaux la réparation pécuniaire de préjudices non matériels dans les matières les plus diverses (3). Et nous ne pouvons qu'approuver la jurisprudence, lorsqu'elle tient ainsi compte de l'intérêt moral du créancier et du préjudice immatériel qu'il peut éprouver.

Quoi qu'il en soit, après avoir ainsi exprimé le désir que les intéressés ne subissent du fait de l'accident aucun appauvrissement, le Code limite à divers points de vue le montant de la réparation :

Aux termes de l'article 1151, l'obligé ne devra jamais aucune indemnité pour les pertes qui sont seulement une suite médiate ou éloignée de l'inexécution, ce que Dumoulin appelait : le *damnum remotum*.

Aux termes de l'article 1150 (4), s'il y a eu fraude dans l'inexécution de la convention, l'équité veut que le débiteur soit tenu de réparer le dommage dans toute son étendue, quelles qu'aient été ses prévisions. Si au contraire il n'y a pas eu dol de la part du débiteur, le législateur, partant de cette idée qu'il y a entre les parties une convention tacite par laquelle le débiteur s'est engagé à réparer dans les limites qu'il a pu prévoir le préjudice résultant de l'inexécution (5), restreint, confor-

(1) Cette doctrine, s'il faut en croire M. Mazen (*op. cit.*, p. 129), est couramment admise par les tribunaux étrangers et nous serions en France bien en retard sur ce point.

(2) Boistel, *Précis de droit commercial*, p. 390.

(3) Voir notamment : Paris, 2 décembre 1897, D. 98.2.465 ; Trib. civ. Lyon, 30 juillet 1898, *La Loi*, 10 novembre 1898 ; Trib. com. St-Etienne, 22 février 1899 *La Loi*, 4 février 1899.

(4) Il n'est guère d'auteurs qui aient mis en doute que l'article 1150 du Code civil doive être restreint au cas d'inexécution d'obligations conventionnelles.

(5) Il est juridique de ne pas supposer de clause restrictive tacite de la responsabilité du débiteur au cas de fraude, car une telle clause, même intervenant, serait nulle puisqu'elle l'autoriserait à commettre impunément un dol.

mément à ce que décidaient Dumoulin et Pothier, l'étendue des dommages-intérêts de droit à celles-là seulement des suites immédiates et directes du fait dommageable, qui ont été prévues ou qui étaient à prévoir lors de la formation du contrat.

Cette dernière disposition a donné lieu à une vive controverse entre partisans de la responsabilité contractuelle.

Appliquant à la lettre la disposition de l'article 1150 aux accidents de voyageurs, M. Sainctelette remarque que le voiturier connaît bien rarement ceux qu'il transporte, et que, par suite n'ayant pu prévoir dans chaque cas le chiffre et l'importance du préjudice qu'il occasionnera peut-être ; il entend les traiter tous également.

Les tribunaux, se bornant à allouer les dommages-intérêts prévus ou susceptibles de l'être lors de la formation du contrat, doivent donc fixer l'indemnité sans avoir égard à la condition sociale du voyageur, à sa profession, au mouvement de ses affaires, à sa fortune, pas plus que les contractants n'en ont tenu compte au moment de la délivrance du ticket, ou plus généralement, de la conclusion du contrat. Ces considérations n'ayant pu entrer en ligne de compte dans les prévisions du transporteur, il n'est pas possible de les ranger parmi les données du problème de la réparation pécuniaire. Le voiturier devra donc toujours une indemnité égale pour un voyageur tué, que ce soit Pierre, Jacques ou Paul ; de même, toute blessure identique donnera droit à une indemnité toujours identique. « Comment supposer, dit-il (1), que, dans ses prévisions, l'administration du chemin de fer ait pris garde à la position sociale du voyageur, à sa profession, au mouvement de ses affaires, voire à sa fortune ? Comment admettre que du gros de voyageurs que chaque jour, à chaque heure, dans une foule de gares, elle embarque pour les directions les plus diverses, elle ait pu distinguer l'opérateur en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine ? Ils ne se sont pas nommés, ils ne l'ont pas avertie qu'arrivant un sinistre, ils prétendraient à une indemnité plus qu'ordinaire, et ne lui ont pas offert de leurs places un prix extraordinaire. De quel chef, en vertu de quel titre pourraient-ils prétendre à d'autres et plus amples dommages-intérêts que ceux attribués aux voyageurs munis du même ticket, assis dans la même voiture, atteints de la même lésion, victime de la même négligence ? Ils ont tous droit aux mêmes dommages-intérêts, et ils n'ont droit qu'aux seuls dommages-intérêts dus au voyageur quel qu'il soit, à raison de telle ou telle catégorie de lésions.

« Mais, se récrie-t-on, ce serait là un tarif des amputations ! — Eh ! mon Dieu ! oui. — Et il ne serait pas le premier. Dans toutes les administrations du monde, on procède par voie de tarif pour régler les

(1) Sainctelette, *Responsabilité et Garantie*, p. 106. — V. aussi, p. 17 et s.

indemnités dues dans les circonstances les plus désolantes. Il y a le tarif des pensions civiles et le tarif des pensions militaires ; il y a le tarif des veuves et le tarif des orphelins ; il y a le tarif des frais funéraires et le tarif des frais de maladie ; et là où il n'y a pas de tarifs, règnent l'arbitraire et l'inégalité. »

A ceux qui trouvent choquante cette tarification invariable des blessures (tant pour un bras, tant pour une jambe), on répond qu'elle ne peut le paraître plus que ce que fait l'Etat, attribuant en cas de mort d'un fonctionnaire, une pension de retraite fixe à sa veuve (1). Mais on semble oublier qu'il s'agit ici précisément de catégories quasi-uniformes de citoyens, gagnant tous le même salaire leur tenant lieu de revenu, et cela est si vrai que la retraite varie avec les traitements des diverses branches de fonctionnaires ; seul le dommage moral, dont on fait ici abstraction, pourrait augmenter le préjudice que subit la veuve (2).

A ceux qui trouvent injuste cette tarification, parce qu'avec elle les personnes lésées n'obtiendraient presque jamais une indemnité proportionnée au préjudice résultant de la perte subie et du gain qu'elles ont été empêchées de réaliser (3), M. Jacqmin (4) répond que, si la quotité des dommages-intérêts est en raison du préjudice causé, ce principe ne devient raisonnable qu'à la condition d'être réduit dans les termes de l'article 1150 du Code civil, car dans un contrat, il doit y avoir une certaine égalité entre les obligations de chacune des parties. La situation de fortune des voyageurs devrait donc cesser d'être à peu près la seule base d'appréciation des indemnités qui peuvent leur être dues, à eux ou à leurs héritiers, en cas d'accident. Là est la véritable injustice, puisque « un homme riche, parce qu'il est riche, acquiert avec le même billet, pour le même prix de voyage que son voisin qui est pauvre, une créance éventuelle à des dommages et intérêts considérables, pendant que ce voisin, qui paie la même taxe, ne pourra obtenir qu'une faible indemnité... Ils sont cependant montés dans la même voiture et le même compartiment, la Compagnie ne prévoit pas le dommage qu'elle peut causer à chacun d'eux, le même accident les a tués tous les deux,

(1) Lejeune, *Responsabilité résultant du contrat de transport*, p. 93.

(2) On ne pourrait pas plus citer comme exemple l'indemnité forfaitaire qu'alloue la loi de 1898 sur les accidents du travail, puisqu'elle varie suivant la quotité des salaires.

(3) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 714 ; Mazen, *op. cit.*, p. 126. « L'allocation ne répondra plus du tout à la dénomination de dommages-intérêts, puisque l'on perd de vue le but et la raison d'être de cette indemnité, la réparation du dommage causé, pour en faire une sorte de pension avec laquelle les personnes lésées n'obtiendront presque jamais l'équivalent de la perte subie et du gain manqué. »

(4) Jacqmin, *Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer*, p. 165.

la faute a été la même et la Compagnie n'a pas été plus coupable à l'égard de l'un qu'à l'égard de l'autre ». Et M. Saintelette d'ajouter que les grosses indemnités accordées à certaines victimes ou à leur famille sont données aux dépens de la masse des voyageurs à qui seulement une petite indemnité serait attribuée ; il y a donc là une véritable libéralité faite à une victime ou à ses héritiers favorisés, au détriment des prix de transport ou des progrès à réaliser (1).

S'il fallait un argument encore, le même auteur, arguant de ce qu'il s'agit ici de la vie des personnes, protégée par la notion d'ordre public, en conclut que « la sûreté des personnes, à la différence de la sûreté des choses, ne se gradue pas ». « Le voyageur X vaut le voyageur Z » ; l'indemnité serait due uniquement à raison de la nature de la lésion ; un bras enlevé serait toujours payé le même prix, que la victime soit un sculpteur de talent ou un rentier !

En réalité, ce tarif invariable pour chaque sorte de blessures serait « une singularité dans notre législation ».

On ne nous dit pas, d'autre part, ce que coûtera une jambe, une main, une vie d'homme : sur quelles bases donc le juge qui voudrait s'en référer à la théorie de M. Saintelette s'appuiera-t-il pour procéder à cette tarification ? Se décidera-t-il par analogie avec la loi de 1898 ? mais ici tout est fixé comparativement au chiffre du salaire ; donc au moins, pour se servir des mêmes fractions faudrait-il être fixé sur le prix de l'homme, de sa vie !

Mais élargissons le débat, et voyons d'un même coup d'œil ce que vaut l'opinion de M. Saintelette, et quel compte il faut tenir de l'argumentation des fervents de la doctrine délictuelle, qui s'arment de l'article 1150 pour nous enfermer dans un dilemme rigoureux : si nous n'admettons pas jusqu'au bout la théorie de M. Saintelette qu'ils disent être la conséquence indiscutable du système contractuel, ils nous accusent d'illogisme ; si nous l'adoptons sans réserve, ils déclarent notre manière de voir préjudiciable aux intérêts des voyageurs.

Et d'abord, est-il exact que le voiturier ne prévienne ni le talent, ni la fortune, ni le rang du voyageur, ne se réfère ni au but du voyage entrepris, ni aux intérêts qui sont engagés dans son accomplissement ?

(1) « Aujourd'hui, que vous ne vous assurez pas et que la justice vous alloue, sans que vous l'ayez achetée, une fort grosse indemnité, qui donc en fait les frais ? L'entreprise de transports, évidemment, n'en fait et n'en peut faire que l'avance. Elle doit s'en rembourser et elle s'en rembourse effectivement en comprenant dans le prix de revient, et, par conséquent, aussi dans le prix de vente de ses tickets, telle quotité que de raison pour couvrir sa dépense moyenne en dommages-intérêts. C'est, en définitive, le gros des voyageurs qui fournit les fonds de ces indemnités allouées à quelques-uns. La justice, quand, par considération de circonstances extrinsèques au transport, elle adjuge à quelques privilégiés, de véritables capitaux produits en réalité par l'assurance, leur fait, sans le savoir et sans le vouloir, un pur don aux frais des masses. » Saintelette, *op. cit.*, p. 107-108.

Il est un cas où le transporteur est bien souvent au courant de tout cela : c'est celui du petit voiturier rayonnant autour de sa ville, dont les ressources sont minimes et les bénéfices en proportion, et qui accepte chaque jour de voiturier des voyageurs riches et considérés dont il ne peut ignorer la personnalité, dont il sait ou devine les motifs de déplacement. La protection de l'article 1150 lui fait donc complètement défaut et il se voit exposé en cas d'accident aux indemnités les plus onéreuses, qui souvent l'écraseront sans qu'il puisse jamais se relever.

Un cas voisin est celui de l'armateur, qui voit à qui il a affaire, puisque les places à bord de ses paquebots sont retenues d'avance et que le billet de passage est presque toujours nominatif.

Enfin, il est certaines hypothèses où même la Compagnie de chemins de fer, pour laquelle raisonne surtout M. Saintelette, n'a pu ignorer la personnalité des voyageurs qu'elle transporte, soit qu'elle ait pu les individualiser d'une façon complète (transport d'un chef d'Etat, d'un ministre, d'un haut fonctionnaire par train spécial), soit qu'il lui ait été possible de les ranger dans des catégories déterminées : officiers, députés, instituteurs...

Dans tous ces cas, les dommages-intérêts ont pu être prévus dans leur totalité et l'article 1150 ne trouve plus son application.

M. Saintelette croyait injustes les indemnités démesurées qu'en dehors de son système, on accorde parfois : et voilà que, s'il base sa théorie sur l'article 1150, c'est précisément dans les cas où l'indemnité proportionnée à la situation de la victime sera plus considérable, que sa théorie se trouvera en défaut, comme tout à l'heure, c'était dans les cas où le voiturier était le plus digne d'intérêt (1).

D'une façon générale, cependant, il est prouvé que le préposé de la Compagnie de chemins de fer, de tramways, d'omnibus, n'a pu connaître la situation du voyageur qu'il ne dévisage même pas toujours ; « il n'a pu prévoir que lors d'un accident, la Compagnie se trouverait en face d'un banquier très riche qui viendra lui réclamer une indemnité considérable pour sa perte de temps, pour la perturbation que son absence forcée a dû apporter dans ses affaires ; il n'a pu prévoir que le voyageur allait se marier, mariage qui, rompu à la suite de l'accident, deviendra une cause d'augmentation de l'indemnité ».

Tout ce qu'il a pu discerner, c'est la différence des classes dans lesquelles ont pris place tel ou tel voyageur, payant ainsi à leur gré un prix plus ou moins cher.

Mais il faudrait alors distinguer, pour appliquer l'article 1150, sui-

(1) Ceci soit dit pour montrer combien est illusoire cette protection pour le voiturier et quel cas, en équité, on doit en faire, puisqu'elle fait défaut précisément dans les occasions où elle serait plus nécessaire.

vant les diverses classes de billets ou de places. Cela couperait court, d'après M. Charmont, aux évaluations arbitraires, et proportionnerait équitablement l'indemnité au préjudice causé, les voyageurs en 1^{re} classe étant censés avoir des occupations plus importantes, des ressources et des besoins plus étendus que les autres. Rien n'est moins exact cependant, que d'évaluer la situation sociale d'un homme et le préjudice que causera sa mort à ses proches, uniquement d'après la classe dans laquelle il voyage.

Pour échapper à tous ces reproches, pour rendre leur théorie efficace et y mettre de la logique, plusieurs auteurs soutiennent que la sécurité est une et ne comporte pas de degrés dans la réparation du préjudice causé. La sécurité, étant un des éléments du contrat, doit y entrer au même titre, à l'égard des voyageurs de 1^{re} classe et de ceux de 3^e classe ; la différence des prix correspond à un supplément de confortable ou de rapidité dans le transport. La connaissance que le voiturier a pu avoir de la position sociale du voyageur importerait aussi peu que le prix par lui payé : les dommages-intérêts ne devraient être fixés que par considération de la lésion physique, sans qu'il y ait lieu de prendre garde au rang de la place louée, ni même à la personnalité du voyageur. La préexistence du contrat aurait pour effet de faire allouer, non une réparation, mais seulement une indemnité.

Mais, que sera ce tarif fixe ? « Ou bien il sera très élevé pour le cas de mort ou de blessure grave, et alors il y a toujours forte libéralité et le résultat est bien plus choquant encore, car il faudra donner une grosse indemnité à beaucoup plus de monde, ce qui ruinera les Compagnies ; ou bien il sera minime, et alors on se heurte une fois de plus à cette conséquence injuste, que le préjudice causé, dans bien des cas, ne sera pas réparé », au grand préjudice des victimes, et en violation de l'article 1149 qui oblige le voiturier à tenir compte à chaque voyageur du préjudice que l'accident lui cause.

Il n'en fallait pas tant pour donner peu de vogue à une opinion qui semble bien inadmissible, étant donnés les principes du Code civil, et c'est pourquoi elle a été rejetée par la grande majorité des adeptes de la responsabilité contractuelle.

« Nous ne saurions, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), adhérer à cette solution, et nous croyons que, sans méconnaître l'idée de responsabilité contractuelle et sans violer l'article 1150 du Code civil (qui exclut les dommages non prévus lors du contrat), on doit admettre que les dommages-intérêts varient avec les circonstances se rattachant à la personne tuée ou blessée. Sans doute, le voiturier n'est pas instruit de la condition de chacun des voyageurs et, par suite, ne peut pas prévoir le dommage qu'un accident pourra causer à chacun d'eux ;

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 714, p. 499.

mais il sait du moins qu'il a à transporter des personnes de conditions différentes et que, pour cette raison même, les dommages causés par son accident varieront avec les personnes lésées. Cela suffit pour justifier l'allocation de dommages-intérêts qui varient avec les personnes.

« Ce sont là, du reste, les idées qu'on applique sans contestation sérieuse, au cas de perte des bagages, quand, bien que le voiturier n'en connaisse pas le contenu, on fait varier les dommages-intérêts avec les objets qu'ils renfermaient. »

Le voiturier prévoit donc que les dommages à payer en cas d'accident varieront suivant une échelle indéfinie et si, comme une Compagnie de chemins de fer ou de navigation, il opère une multitude de transports, il arrivera bien vite à prévoir une moyenne d'indemnités que sa vigilance pourra faire diminuer encore.

« L'article 1150, dit à son tour M. de la Gorce (1), n'a pas ici son domaine d'application ; il se réfère à la situation de deux personnes qui se sont entendues expressément ou implicitement sur les dommages-intérêts, conséquence de l'inexécution du contrat qu'elles passent ; et non à celle d'un contractant qui n'a pas en donnant son consentement, visé spécialement les dommages-intérêts, surtout lorsque ce contractant avait pu prévoir qu'il ne serait commis aucune dérogation aux règles de la sécurité, et qu'ainsi il arriverait sans encombre à sa destination. Cette promesse n'est-elle pas accomplie, le montant des dommages-intérêts doit être tel, pour la victime, que les choses soient remises au même état, que si la promesse était réalisée. »

M. Mazen (2), afin de repousser l'article 1150 sur lequel on se base pour interdire toute évaluation concordante avec la situation respective de chacun des voyageurs, emploie un argument plus scientifique et plus concluant que cette simple constatation de fait, à savoir que le voyage se conclut de façon trop rapide pour que les parties puissent être considérées comme ayant déterminé à l'avance l'indemnité.

L'interprétation qu'on donne généralement de l'article 1150 serait inexacte : d'après MM. Colmet de Santerre et Demante, qu'a approuvés M. Demolombe (3), le législateur n'a pas entendu exiger que le chiffre du dommage ait été prévu par les parties, ce qui serait demander l'impossible, il s'est inquiété seulement de la cause du dommage, et c'est quant à cette cause qu'il a posé sa distinction. Pour savoir si

(1) De la Gorce, *op. cit.*, p. 285.

(2) Mazen, *op. cit.*, p. 127 et suiv.

(3) Colmet de Santerre et Demante, *Cours analytique de Code Napoléon*, continué depuis l'article 980 par Colmet de Santerre, t. V, n° 66 bis, 3° et 4° ; Demolombe, *Cours de Code civil*, t. XXIV, p. 500 à 595. — *Sic* : Larombière, *op. cit.*, sur l'article 1150, n° 10. — *Contrà*, Aubry et Rau, *Droit civil français*, t. IV, p. 105, note ; Pothier, *Obligations*, n° 166 ; Paris, 8 mars 1894, *Pand. franç.*, 96.2.41. (Arrêt rendu à propos de l'étendue de la responsabilité des Compagnies à raison des colis qui leur sont confiés.)

les dommages-intérêts dus au cas d'accident rentrent dans la limitation de l'article 1150, ce n'est pas de leur montant qu'il faudra s'occuper ; il suffira de rechercher si la cause du dommage a pu être prévue lors de la conclusion du contrat, et à cette condition, il faudra accorder une indemnité calculée sur le préjudice réellement subi, dépassât-elle considérablement les prévisions des parties.

Or, toutes les fois que la cause du dommage sera un accident, elle aura été prévue ou elle sera réputée telle ; au contraire, quand la cause du dommage sera extérieure à l'accident, elle n'aura jamais été prévue (1).

Puisque, pour l'une quelconque de ces multiples raisons, nous sommes autorisés, tout en fondant l'action du voyageur sur une cause contractuelle, à écarter du débat la prétendue difficulté de l'art. 1150, sa limitation ne s'oppose nullement à ce que le quantum de l'indemnité soit imprécis, et il est juridique de faire varier les indemnités avec les personnes lésées et les dommages causés.

On conteste que cela soit juste : le blessé dans une voiture de 1^{re} classe, dit M. Sainctelette, ne pourra pas prétendre à une indemnité plus forte que celle due au voyageur frappé d'une blessure identique dans une voiture de 3^e classe, sous le fallacieux prétexte qu'il aurait acheté et payé une dose de sûreté plus grande.

Evidemment, au point de vue de la sécurité, la voiture de 3^e classe doit être réputée l'équivalent de celle de 1^{re} classe ; admettre le contraire serait comprendre dans le contrat de transport une clause d'assurance dont on trouverait trace dans le prix, sous forme de prime plus forte ou plus faible suivant la classe, ce qui, nous l'avons vu, est totalement inexact. Ce n'est donc pas la différence des classes qui doit fixer la différence des dommages-intérêts, sur lesquels elle n'aura aucune influence (2).

Et cette question de sécurité, si elle est réellement le principe de l'indemnité, ne peut influencer sur elle en tant qu'évaluation. En effet, la

(1) « A la suite d'un déraillement, par exemple, un voyageur se casse une jambe ; qu'il se fasse bien soigner, qu'il prenne un bon médecin, au bout de deux mois environ il pourra vaquer à ses affaires, aussi alerte que par le passé, pourvu évidemment que la fracture ait été simple ; jusque-là tous les dommages subis par le voyageur comporteront une indemnité (perte de temps, frais de maladie, etc...) ; mais si le voyageur s'est fait soigner par un médecin inexpérimenté, par un simple rebouteur même, la Compagnie ne saurait être rendue responsable des suites fâcheuses de la fracture, et le voyageur pourra rester définitivement boiteux avec une jambe plus courte que l'autre sans qu'il soit indemnisé de son infirmité qui n'est plus la suite nécessaire de l'accident. » *Mazen, op. cit.*, p. 128. — Dans le même sens : *Féolde, op. cit.*, p. 318 et 319.

(2) Si, en pratique, le voyageur de 1^{re} ou de 2^e classe est souvent plus indemnisé que celui de 3^e, c'est qu'ayant des intérêts plus considérables à gérer, il a plus souffert, mais l'inverse se rencontrerait aisément.

garantie promise est là même pour tous les voyageurs, mais en quoi consiste-t-elle ? Dans la promesse de transporter le voyageur sans lui faire encourir aucun préjudice. Elle oblige donc, en cas d'infraction, à réparer le préjudice causé. Mais, si les frais nécessités par la guérison d'une blessure dépendent exclusivement de la gravité de cette blessure, le préjudice causé ne comprend pas exclusivement ces frais, il comprend encore le travail que la victime est mise dans l'impossibilité d'accomplir, les secours qu'elle ne peut plus désormais procurer à sa famille, etc., il varie avec une foule de circonstances se rattachant à la personne blessée ou à la famille et aux relations d'affaires de la personne tuée. La quotité de la réparation dépend donc du montant du préjudice et non de la gravité de la blessure ; les victimes peuvent faire entrer en ligne de compte tous les éléments d'appréciation qui influenceront sur l'évaluation du préjudice causé. Il ne serait pas raisonnable de faire abstraction de ces circonstances, qui modifient si profondément d'une personne à l'autre, le degré préjudiciable d'un même accident, et si, pour une lésion corporelle semblable, le voiturier paie beaucoup à l'un, peu à l'autre, c'est parce que l'intérêt est la mesure des actions.

En somme, bien que le dommage causé à la victime résulte de l'inexécution du contrat et que l'action intentée par le voyageur ou ses héritiers soit fondée sur cette inexécution, le juge ne devra pas appliquer strictement les articles 1150 et 1151, et a, comme en matière de délits, un pouvoir discrétionnaire pour procéder aux évaluations voulues, tant en ce qui touche la base même de ces appréciations qu'en ce qui concerne le quantum à mettre en rapport avec le préjudice souffert et à faire varier selon les conséquences physiques, mais aussi selon les personnes transportées et les répercussions différentes de ces mêmes lésions.

Les tribunaux, dans un cas comme dans l'autre, apprécieront souverainement ce préjudice, non par l'individu lui-même, mais par son patrimoine et ses facultés et feront une différence entre le jeune industriel économe qui dirigeait une exploitation prospère et l'oisif dissipateur qui ne produisait, ni ne gagnait rien ; ils distingueront le préjudice moral causé par un mari enlevé à l'affection de son épouse, un fils à celle de sa mère, et celui causé par un cousin enlevé à ses cousins au sixième degré, seuls héritiers. La variabilité et la proportionnalité se justifient donc en raison. L'équité se trouve d'accord avec la logique et le droit.

Il n'en est pas moins vrai que la fixation des dommages-intérêts, telle qu'elle est réglée dans notre législation est chose très arbitraire et qu'il est impossible au juriste le plus avisé, de prévoir dans une espèce donnée le montant approximatif de la condamnation. « Comment évaluer, dit M. Charmont (1), l'indemnité que peut réclamer

(1) Charmont, *Revue critique*, « Examen doctrinal », p. 626 suiv. « Si nombreux

une femme du monde défigurée par un accident, le chagrin causé par la mort d'un parent ? Question de tendance et de sentiment, qui sera toujours très diversement résolue. On devra tenir compte de la situation des parties, de la fortune de la victime, du degré de parenté. Les Compagnies, obligées de discuter tous les éléments de préjudice, puisqu'ils servent à déterminer le montant de la réparation, devront recourir pour se défendre, à des moyens bien étonnants. S'il y a mort d'homme, on fera le procès de celui qui n'est plus puisqu'en définitive il faut savoir ce qu'il valait. Au besoin, on ira rechercher dans sa conduite et dans sa vie la plus cachée tout ce qui sera de nature à diminuer les regrets de ceux qui lui survivent. Après tout, n'est-ce pas de bonne guerre, si l'on considère que la situation faite au transporteur est très injuste ? Les tarifs, en effet, sont les mêmes pour tous, mais les indemnités varient à l'infini. Sous ce régime, l'oisif, l'être inutile, qui ne laisse rien après lui, qu'on peut blesser ou tuer impunément, et celui dont l'existence représente un capital énorme, ne devraient pas, ce semble-t-il, en bonne équité, voyager pour le même prix. »

« La responsabilité du transporteur terrestre, obligé de réparer les risques variés et multiples que peut engendrer un décès : enfants, épouse, assistés, associés, assurance sur la base du tort subi par chacun dans l'ordre qui lui est spécial, constitue une véritable anomalie » (1).

« La vérité, conclut M. Charmont, c'est qu'en pareille matière, on demande à la justice plus qu'elle ne peut donner : le principe de la réparation intégrale peut s'appliquer utilement à des délits individuels, mais il s'agit ici beaucoup moins d'un délit que d'un risque professionnel. Si l'on recherche un remède aux inconvénients que nous avons signalés et si l'on veut faire en même temps l'économie d'une réforme législative, il suffit simplement d'admettre l'idée de la faute contractuelle, en acceptant les conséquences que certains auteurs en ont tirées... L'estimation de l'indemnité, dans ces conditions cesse d'être, selon l'expression de Ihering (2), relative ou subjective pour devenir objective ou absolue. »

que soient les arrêts, dit-il encore, leur examen ne permet de poser aucune règle : la multiplicité des cas semblables, la spécialisation des chambres dans les tribunaux importants, auraient dû permettre à la longue de créer une jurisprudence : on n'y est jamais parvenu. Il faut interroger, pour être édifié sur ce point, ceux que leur expérience a mêlés à ces sortes d'affaires.

L'un d'eux, un des membres les plus respectés et les plus anciens du barreau, nous disait : « J'ai plaidé dans ma vie plus de mille questions d'accidents ; j'ai toujours refusé de donner à l'avance un avis sur la perte ou le gain probable du procès, le montant approximatif de la condamnation, parce que le résultat, dans tels cas, échappe à toutes les prévisions ».

(1) Etude de M. Sabatier, mentionnée dans Mazen, *op. cit.*, p. 125.

(2) Ihering, *Esprit du droit romain* (trad. de Meulenaëre), 3^e éd., t. II, p. 109.

§ 3. — Tendances à remplacer la réparation intégrale par une indemnité transactionnelle et forfaitaire.

Nous avons dit déjà que nous ne croyions pas qu'on pouvait tirer des principes du Code civil une pareille déduction, pas plus d'ailleurs que le système du risque professionnel, s'il s'allie difficilement avec l'idée d'une réparation intégrale, n'aboutit, par le seul développement de ses principes essentiels, à écarter l'attribution d'indemnités inégales suivant la condition des victimes. De même que la loi de 1898 a dû, pour appliquer aux accidents de travail une indemnité transactionnelle et forfaitaire, établir à côté du principe du risque professionnel un tarif légal qu'elle a fait variable suivant qu'il y a incapacité totale ou partielle, temporaire ou permanente, enfin décès ; de même une loi qui consacrerait soit le risque professionnel, soit même la responsabilité contractuelle pour accidents de transport, devrait régler explicitement la question d'indemnité si elle voulait la soustraire aux règles communément appliquées aujourd'hui.

On a songé à établir ce système de tarification par voie de réforme législative : M. Guillaumot (1), et plus récemment M. Roger (2), proposent de remplacer les règles du Code civil par des principes analogues à ceux qui sont consacrés par la loi sur les accidents du travail. L'indemnité serait transactionnelle dans le système du risque, en ce sens que, par une sorte de compromis, le voyageur serait toujours indemnisé ; par contre, l'indemnité ramenée à une moyenne, resterait souvent inférieure à la réparation totale du préjudice éprouvé. L'indemnité serait forfaitaire, en ce que la loi n'abandonnerait plus au juge l'évaluation du dommage : dans la théorie du risque, le législateur arbitrerait à l'avance l'indemnité à allouer ; et la déterminerait selon les conséquences possibles des accidents en les faisant varier d'après la gravité des blessures ou lésions ; dans le système contractuel, l'indemnité serait limitée à ce que les parties ont prévu au moment du contrat, prévisions que le législateur présumerait d'une manière absolue. M. Roger propose même de fixer dans chaque cas des sommes *maxima* et *minima* pour permettre aux juges un semblant de réparation adéquate.

« Ce système que M. Roger adapte au risque professionnel, M. Charmont le propose pour l'accoler à la responsabilité contractuelle : « Il apparaît, dit-il, comme étant à la fois équitable et très pratique. On peut dire aujourd'hui qu'il n'y a presque pas d'accidents sans procès, et nous avons vu quel aléa comportent ces procès. Au contraire, la présomption de faute et l'égalité dans la réparation préciseraient toutes les obligations. Le public y gagnerait, puisque la certitude d'un

(1) Guillaumot, *op. cit.*, p. 246, note.

(2) Jos. Roger, *op. cit.*, p. 131 et suiv.

subside moyen vaut mieux que l'espoir aléatoire d'une grosse somme, et que son idéal est en pareil cas l'assurance ; et les Compagnies très certainement ne se plaindraient pas, parce qu'une responsabilité aggravée, mais mieux définie, leur semblerait encore de beaucoup préférable à tout l'arbitraire et à toutes les incertitudes du régime actuel » (1). Le transporteur pourrait ainsi calculer à l'avance sa dette éventuelle et s'en couvrir par l'assurance.

Quant à ceux sur qui reposeraient de graves intérêts et de grandes entreprises, ils s'assureraient soit à des Compagnies spéciales, soit même au voiturier qui pourrait fort bien, au moyen d'un prix supplémentaire, garantir au cas d'accident une indemnité plus forte. Pourquoi les Compagnies de chemins de fer ne se doubleraient-elles pas d'une Compagnie d'assurance, procurant à la victime une indemnité complémentaire conventionnelle moyennant une prime ajoutée au prix du billet, avec l'autorisation du gouvernement (2)? Ce qui se se passe chaque jour aux guichets d'Angleterre.

SECTION IV. — Influence de certaines circonstances spéciales sur la quotité de l'indemnité.

Nous avons dit déjà dans quels cas une revision des indemnités judiciaires, fondée sur une aggravation ou une atténuation de l'infirmité de la victime ne heurtait pas le principe de la chose jugée ; nous avons dit aussi que la transaction intervenue, doublée même d'un engagement de ne plus rien réclamer à l'avenir, ne faisait pas toujours obstacle à une demande nouvelle, dans des circonstances postérieures aux premiers désordres et que les premières constatations médicales n'avaient pu faire prévoir.

Nous avons vu que des tribunaux avaient tempéré l'indemnité quand une maladie chronique ou préexistante avait exagéré les conséquences de l'accident ; nous avons vu enfin qu'au cas de faute commune, la règle de la réparation intégrale était adoucie par le partage de responsabilité, de façon à ne jamais faire supporter au voiturier que la

(1) Charmont, *Revue critique*, 1895, p. 626 et suiv.

(2) « Que si vous vous estimez plus haut que le voyageur ordinaire ; que si, par des raisons très légitimes, vous pensez qu'arrivant un sinistre, l'indemnité ordinaire ne vous dédommagerait pas suffisamment, assurez-vous, ajoutez à l'opération de transport une opération d'assurances, au prix de transport une prime proportionnée à la valeur que vous jugez représenter. Rien de mieux. Dans ce cas, arrivant un sinistre, votre assureur, que ce soit le chemin de fer ou un étranger, vous paiera l'indemnité que vous aurez bel et bien achetée. S'il s'est trompé à son désavantage, s'il n'a pas scientifiquement apprécié le risque, ce sera le taux de la prime qu'il faudra relever, et les clients de l'entreprise d'assurances seuls auront à en souffrir. » Saintelette, *op. cit.*, p. 107.

totalité du préjudice causé par lui, et non la totalité du préjudice subi par la victime.

Il nous reste à envisager ici l'influence que peut avoir sur le taux de l'indemnité cette circonstance : que le transporteur est un propriétaire de navire de mer ; que le voiturier avait stipulé une réparation forfaitaire ; que la victime touche par ailleurs une indemnité d'assurance ou une pension ; que le transport s'est effectué gratuitement ou à prix réduit.

§ 1. — **Limitation légale de la responsabilité des propriétaires de navires résultant de la faculté d'abandon (1).**

La première circonstance spéciale que nous ayons à étudier avec quelque détail est la situation particulièrement favorable que crée aux transporteurs maritimes l'article 216 du Code de commerce, alinéa 2.

Responsable, nous l'avons vu, du dommage causé aux passagers par l'inexécution du contrat ou par le délit provenant du fait du capitaine, des gens de l'équipage, ou des pilotes (2), le propriétaire du navire peut se libérer de cette lourde charge envers le passager en lui abandonnant le navire à l'occasion duquel sont nées les obligations qui sont la source de sa responsabilité, en l'état où il se trouve à la fin du voyage durant lequel s'est passé le fait qui donne lieu à l'abandon (3) et le fret du dernier voyage (4), y compris le prix des passages (5).

D'après le droit commun, ce propriétaire devrait être responsable sur tous ses biens, conformément aux articles 2092 et 2093 du Code civil, qui consacrent la règle de l'unité de patrimoine, affecté en entier à l'ensemble des dettes : « qui s'oblige oblige le sien ». L'article 216, 2^e alinéa, du Code de commerce, sans rien changer à la façon dont sera calculée l'indemnité, vient limiter en fait sinon en droit la responsabilité du pro-

(1) Voir : Lefeuve, *De la responsabilité des propriétaires de navire et de l'abandon*.

(2) Au contraire, la loi allemande repousse d'une manière générale et absolue la responsabilité de l'armateur à raison des fautes commises par un pilote obligatoire. Trib. sup. de Hambourg, 9 avril 1886, *Journal du droit international privé*, 1890, p. 127 ; Trib. de l'Empire allemand, 18 novembre 1901, D. 1904.2.118.

(3) Bordeaux, 17 février 1887, *Rev. int. dr. marit.*, 1887-88, p. 416. — V. aussi : Trib. com. Anvers, 23 juillet 1892, *ibid.*, 1892-93, p. 131.

(4) Caen, 15 février 1888, *ibid.*, 1889-90, p. 189 ; Caen, 19 février 1888, *ibid.*, 1888-89, p. 398 ; Cass., 14 janvier 1901, *Le Droit*, 27 avril 1901 ; — *Contrà* : Trib. civ. St-Nazaire, jugeant commercialement, 22 mars 1889, *Rev. intern. dr. marit.*, 1889-90, p. 55.

(5) Rouen, 27 janvier 1852, D. 53.2.61. — Quant au point de savoir si l'abandon ne doit pas comprendre en outre, certaines créances appartenant au propriétaire, et surtout l'indemnité d'assurance du navire (ou la créance qui l'a pour objet), et les primes à la navigation. Voir : Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 241 et suiv. ; Boistel, *op. cit.*, n° 1189.

priétaire de navire de mer, à un maximum qui ne sera jamais dépassé : quel que soit le montant des dommages-intérêts auxquels il aura été condamné, il se libérera valablement en abandonnant au passager le bénéfice qu'il retirait de la traversée et la fortune flottante qu'il avait confiée au capitaine et aux risques maritimes (1). Son obligation est facultative. L'espèce d'abandon noxal qu'autorise le législateur ne suppose d'ailleurs pas que le navire qui doit en être l'objet, subsiste, et le propriétaire n'est tenu de l'abandonner qu'en l'état où il se trouve, n'en restât-il, après une collision par exemple, que des épaves sans valeur, voire même aucun débris à la surface des eaux (2).

La faculté d'abandon se justifie par diverses raisons : d'abord par les dangers de la navigation maritime ; ensuite par l'impossibilité où est le propriétaire, à raison de l'éloignement, de surveiller les préposés à qui il confie sa fortune ; par la restriction apportée au choix de l'armateur, obligé de prendre son capitaine parmi les personnes réunissant les conditions de capacité déterminées par la loi, bien qu'en dehors d'elles il croie pouvoir trouver des hommes plus dignes de confiance ; par les pouvoirs considérables qu'il est obligé d'accorder aux capitaines dont la responsabilité pécuniaire offre en général peu de garanties ; enfin par la nécessité d'encourager le peu de hardiesse des capitaux français à relever une industrie qui peut rendre à l'Etat des services de premier ordre touchant la défense nationale (3).

Ces motifs mêmes nous disent suffisamment que le propriétaire d'un navire reste tenu sur tous les biens des obligations nées de contrats conclus et inexécutés par sa faute personnelle ou des faits illicites commis par lui (4) ; que le propriétaire ne jouit pas de la faculté d'abandon s'il est en même temps capitaine (5) ; qu'enfin il n'y a pas d'abandon possible de la part du propriétaire s'il a concouru aux actes

(1) Ce qui a fait dire que ce n'est plus le propriétaire, mais le navire (personnalisé) qui est responsable. — L'article 216 ne parle que du fait du capitaine, mais il faut, dit M. Boistel (*op. cit.*, nos 1186 et suiv.), — et son opinion est très généralement suivie — « comprendre, dans le fait du capitaine, ceux de l'équipage, choisi et agréé par lui, et dont il répond comme ayant pouvoir sur lui ».

(2) Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *Le Droit*, 5 février 1900 (affaire de la *Bourgo-gne*) ; Danjon, *Éléments de droit maritime commercial*, n° 188 ; de Valroger, *Droit maritime*, t. I, n° 262.

(3) Par contre, a-t-on dit, ce bénéfice nuit au développement de notre marine marchande, en restreignant son crédit, alors qu'elle a un grand besoin de capitaux. V. sur les critiques qui ont été faites à la faculté d'abandon : Lévêillé, *Notre marine marchande et son avenir*.

(4) Cass., 31 juillet 1899, *Pand. franç.*, 1902.1.449 et note de M. Denisse.

(5) Si le capitaine n'était que co-propriétaire du paquebot, il serait tenu pour sa faute dans la direction du navire sur tous ses biens, mais seulement dans la proportion de son intérêt, c'est-à-dire pour la portion du navire dont il est co-propriétaire, à moins qu'il ne s'agisse d'un délit ou d'un quasi-délit, auquel cas il en serait tenu pour le tout.

du capitaine et participé aux fautes commises par celui-ci, si par exemple le naufrage résulte d'une faute dans l'armement du navire : manque de moyens de sauvetage, mauvais état de la coque, en un mot navire ayant un vice propre en prenant la mer (1).

Est-il besoin de dire que la limitation de l'article 216 s'appliquerait s'il s'agissait de faute commise par le capitaine dans l'exécution d'un contrat conclu par le propriétaire-armateur et engageant la responsabilité de celui-ci ? C'est précisément le cas de l'accident de voyageurs ou du naufrage de passagers.

L'article 216 s'applique aussi bien à la responsabilité résultant du dommage subi par les personnes qu'à celle qui découle du dommage causé aux choses (2) : à un autre navire ou à des marchandises ; l'armateur pourra donc se libérer envers les passagers blessés ou les héritiers des passagers tués dans un abordage, par l'abandon de son paquebot, tout comme s'il s'agissait d'un navire se livrant au transport des marchandises ou à la pêche maritime (3). L'abandon peut être fait à tous

(1) Trib. civ., Seine, 23 mai 1900, *Gaz. Trib.*, 29 juin 1900. — « Au port d'attache, avant le départ, le capitaine agit comme représentant de l'armateur ; il exécute pour celui-ci une obligation qui lui incombe en propre. Si, dans ce rôle, le capitaine commet une négligence, l'armateur en répond sans pouvoir s'exonérer d'une responsabilité, qui est la sienne propre, ni par l'abandon, ni en vertu des clauses insérées au billet de passage. » *Le Roy, op. cit.*, p. 31.

(2) Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *précité*.

(3) Cass. belge, 6 mai 1887, *Pas. bel.*, 1887.1.235 ; Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, *Revue internationale du droit maritime*, XV, p. 67. — La Cour de cassation a reconnu à la Compagnie Générale Transatlantique le droit d'opposer la faculté d'abandon aux demandes en indemnités formées contre elle par les héritiers des 700 victimes du naufrage du paquebot « La Bourgogne », surven 4 juillet 1898 : Cass. Req., 26 mars 1901, *Rev. intern. du dr. marit.*, 1900-1901, p. 630.

L'abandon n'est pas applicable aux bâtiments de rivière : Rennes, 9 juin 1890, *Rev. intern. dr. marit.*, 1889-1890, p. 14 ; C. Bruxelles, 14 juillet 1886, *Rev. intern. dr. marit.*, 1886-87, p. 196 : — Mais il s'applique à tous les bâtiments de mer, fussent-ils des bateaux de plaisance, ou des remorqueurs : Req., 21 octobre 1896, D. 1900.1.41. — En ce sens encore, que le remorqueur voyageant en mer est un bâtiment de mer puisque, indépendamment de sa dénomination, il est « une embarcation qui, d'une part, ayant un équipage et un armement à elle propre, fait un service spécial et est employée à une industrie particulière, d'autre part, navigue en mer ou dans la partie maritime d'un fleuve, est commandée par un patron immatriculé sur les registres de l'inscription maritime, est munie d'un rôle d'équipage et a été l'objet d'un acte de francisation » Rennes : 16 juin 1896, et Req., 4 janvier 1898, D. 98.1.169. *Contrà* : A. Desjardins (t. I n° 36), qui exige au surplus que le bâtiment soit équipé pour des expéditions lointaines. — Encore faut-il que ce bâtiment de mer soit un navire (art. 216, C. com.) : la disposition de l'article 216 du Code de commerce ne s'appliquerait donc pas aux chaloupes et canots qui, sans armement spécial et avec un équipage chaque jour renouvelé, n'opèrent que sur rade, à courte distance de terre, sous la surveillance et le contrôle en quelque sorte constant du propriétaire lui-même (Cour de La Réunion, 26 avril 1893, D. 93.1.356).

L'abandon est possible en tout état de cause, sauf renonciation expresse ou tacite ;

les créanciers, qu'ils soient ou non commerçants (1), qu'ils aient ou non fait acte de commerce. Dans tous les cas où l'abandon est refusé par la loi au propriétaire, sa responsabilité n'étant pas limitée légalement est indéfinie, et il sera tenu envers les passagers sur tous ses biens de la réparation intégrale du préjudice qui lui a été causé (2).

Il arrive parfois, avons-nous dit, que les deux qualités de propriétaire de navire et d'armateur (3) appartiennent à deux personnes différentes ; comment alors la faculté d'abandon peut-elle s'exercer ?

« Il faut, pour résoudre cette question, distinguer selon que les créanciers s'en prennent au propriétaire du navire ou à l'armateur. Si le propriétaire est poursuivi, il jouit sans doute de la faculté d'abandon, mais il ne peut abandonner que le navire, puisque le fret appartient à l'armateur et non à lui. » Si, au contraire, l'armateur est actionné, on ne voit pas pourquoi il serait tenu sur tous ses biens, alors que la responsabilité du propriétaire est limitée à sa fortune de mer. Cet armateur a donc aussi la faculté d'abandon, mais sa fortune de mer ne comprend pas le navire, elle se compose exclusivement du fret. Aussi doit-il suffire qu'il fasse l'abandon de celui-ci. « Il résulte de là, concluent MM. Lyon-Caen et Renault (4), que, si les créanciers ne veulent pas risquer de n'obtenir à titre d'abandon que le navire ou que le fret, ils doivent actionner conjointement le propriétaire et l'armateur ; alors, l'un leur abandonne le navire, l'autre le fret et, par suite, leur situation est la même que s'ils avaient actionné un propriétaire de navire qui, étant en même temps armateur, est en situation de faire abandon à la fois du navire et du fret. »

Si l'on songe que, quand il y a des dommages causés à la fois à des personnes, aux navires et aux marchandises, toutes les créances d'indemnité viennent en concours, par cela même qu'un privilège n'est accordé à aucune d'elles, que d'autre part il peut y avoir des créan-

l'article 256 s'applique aux étrangers comme aux nationaux : Req., 26 novembre 1897, D. 1900.1.345.

(1) Paris, 24 mai 1862, D. 62.2.248 ; Cresp et Laurin, I, p. 626 ; Arth. Desjardins, II, n° 279, p. 74. — Notons que l'abandon implique la reconnaissance de la dette à l'occasion de laquelle il est fait : Trib. com. Rouen, 2 juillet 1890, *Rev. int. dr. mar.*, 1890-1891, p. 156.

(2) Seule des législations du continent, qui toutes ont admis ou l'abandon, ou au moins une limitation de la responsabilité des propriétaires de navires dont les résultats pratiques sont analogues à ceux de l'abandon, la législation anglaise persiste à adopter le principe de la responsabilité personnelle du propriétaire du navire, en en limitant toutefois le montant dans certains cas). Sur ce point de législation comparée : voir Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 267.

(3) Nous ne parlons ici que de l'armateur-locataire de navire, qui a loué le navire non armé et non équipé pour le faire naviguer à son profit, et non pas de l'armateur-gérant dont nous pouvons négliger la personnalité, puisqu'il est simple mandataire du propriétaire, sans responsabilité propre.

(4) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 253, p. 160.

ciers privilégiés et hypothécaires à désintéresser avant les victimes d'accidents de personnes, simples créanciers chirographaires, on s'aperçoit combien est précaire la situation des sinistrés en mer, et que bien rarement, leur famille sera complètement indemnisée (1).

§ 2. — Limitation conventionnelle résultant d'une clause forfaitaire.

Le transporteur, pour éviter les difficultés de fixation de dommages-intérêts dont nous avons apprécié l'étendue, et aussi pour restreindre l'aléa des indemnités, ne peut-il, par une évaluation forfaitaire et anticipée faite d'un commun accord avec le voyageur, stipuler une clause pénale qui fixerait irrévocablement le montant de l'indemnité due au cas de mort ou de blessure accidentelle du voyageur. Cet accord sur le chiffre dispenserait la victime de toute preuve relative au *quantum* du préjudice, conformément à l'article 1152 du Code civil. « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. »

Pour apprécier la valeur de ce règlement anticipé des dommages-intérêts qui pourraient être dus (soit qu'il y ait eu fixation d'une somme maxima que la réparation ne pourra pas dépasser, soit qu'il y ait eu fixation à forfait du taux de l'indemnité), il convient de le considérer comme une clause limitative de la responsabilité du voiturier ; nous nous réservons d'étudier au chapitre suivant les questions que soulève sa validité dans le contrat de transport, conjointement avec celles que fait naître la clause d'exonération.

§ 3. — Faut-il déduire du montant de l'indemnité les sommes que la victime pourrait toucher par ailleurs, sous forme d'indemnités d'assurance ou de pensions.

Le transporteur, obligé de payer aux héritiers d'un voyageur tué une indemnité représentant le dommage que cette mort leur a causé, peut-il prétendre défalquer du montant de cette somme, l'indemnité que ces héritiers ont touché ou toucheront en vertu d'une assurance contractée par le défunt ?

« L'affirmative doit l'emporter, répondent MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (2), car l'indemnité due par le voiturier ne peut dépasser

(1) Le projet de 1865 (art. 422) admettait que les indemnités allouées en cas de mort d'homme ou de blessures devaient être prélevées de préférence sur les produits du recours. Ce privilège est admis par un certain nombre de lois étrangères : Code de commerce italien, art. 661 ; roumain, art. 673 ; espagnol, art. 838.

(2) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Du contrat de louage*, t. II, n° 2601. — V. encore : Hanssens, *Annales de droit commercial*, VII, 1893, « Doctr. », p. 247.

le préjudice et le préjudice est évidemment diminué par l'indemnité d'assurance ; l'opinion contraire ferait de la mort du chef de famille une cause de profit matériel pour la famille, ce qui est inadmissible. Il y a lieu cependant de retrancher de l'indemnité d'assurance les primes versées par le défunt. »

Et ils donnent une solution analogue pour les pensions que l'Etat ou une administration quelconque alloue à la veuve ou aux enfants mineurs du fonctionnaire ou employé décédé, exigeant cependant que les retenues versées par ce dernier en vue de la pension soient elles-mêmes retranchées de la valeur de cette pension, avant de la déduire de l'indemnité (1).

Si le voyageur n'avait été que blessé, il faudrait au même titre, d'après la jurisprudence belge récente, tenir compte pour fixer les dommages à lui allouer, de la rente à laquelle cet accident lui donne droit, à charge d'une caisse de secours (2).

Un arrêt récent de la Cour de Douai (3) se prononce contre cette opinion. « Dans une action en dommages-intérêts pour abordage, les défendeurs ne sauraient opposer une fin de non-recevoir tirée de ce que les demandeurs auraient été désintéressés par leurs assureurs ; s'il en est ainsi, c'est en vertu d'un contrat auquel les défendeurs ont été étrangers (4), la garantie effective des assureurs ne fait pas obstacle à l'action personnelle que peuvent exercer les demandeurs envers l'auteur présumé du dommage. »

Le défendeur à l'action en dommages-intérêts ne pourrait valablement objecter, affirme très catégoriquement M. Huc (5), « que la partie lésée a déjà été indemnisée par une Compagnie d'assurances ou par une société de secours mutuels ; il ne saurait y avoir aucune difficulté sur ce point, car l'indemnité perçue dans ces conditions par l'ouvrier est calculée seulement sur la cotisation ou la prime par lui versée ».

Et cette manière de voir s'imposerait avec la nature que donne

(1) Cassation belge, 11 juillet 1895, *Pasicrisie*, 95.1.242 ; Bruxelles, 18 mai 1868, *Pas.*, 68.2.387 ; 12 mai 1888, *Pas.*, 88.2.308 ; 11 juillet 1891, *Pas.*, 92.2.71 ; 18 décembre 1893, *Pas.*, 94.2.117 ; 13 janvier 1894, *Pas.*, 94.2.194 ; Liège, 20 juin 1894, *Pas.*, 95.2.28 ; Bruxelles, 26 novembre 1894, *Pas.*, 95.2.285.

(2) Bruxelles, 10 mars et 8 avril 1896, *Pas.*, 96.2.160 et 264.

(3) Douai, 5 décembre 1901 et Trib. com. Boulogne-sur-Mer, 9 juillet 1901, *Gaz. Trib.*, 11 avril 1902.

(4) Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 12 août 1891, donnait, à propos d'un dommage causé à une marchandise, la même solution, basée aussi sur le principe suivant lequel les conventions n'ont point d'effet à l'égard des tiers (art. 1165, C. civ.), D. 95.2.475. Or le transporteur profiterait du contrat d'assurance, auquel cependant il n'a pas été partie, s'il pouvait se refuser à payer l'indemnité qu'il doit à la victime, sous prétexte que celle-ci aurait été déjà indemnisée par ses assureurs.

(5) Huc, *op. cit.*, t. VIII, n° 434, s'appuyant sur Laurent, t. XX, n° 537.

M. Planiol (1) à l'assurance sur la vie, quand il y montre une « capitalisation collective et aléatoire », pour le jour du décès. L'indemnité alors payée n'est à aucun degré et dans aucun cas la réparation du dommage causé à l'assuré par son décès, et le mode de décès pas plus que l'étendue de ce dommage n'ont sur elle d'influence. Elle est l'acquisition d'un capital que le défunt est censé avoir eu le temps de former au moyen d'une mise en réserve annuelle sous forme de primes, et il importe peu qu'en fait : par ses économies annuelles il ait dû payer plus que cette somme, ou que par un décès prématuré, il n'ait pas capitalisé la somme qu'il touchera. La perception de cette indemnité n'est que la perception d'une somme due au patrimoine du voyageur, et dont le décès a marqué l'exigibilité. Si l'on voulait préciser ce qu'y gagne réellement la victime, il faudrait soustraire de la quotité du dommage les primes d'assurance qu'elle aurait dû payer depuis sa mort accidentelle jusqu'à l'époque où elle serait réellement décédée, mais il y a là une somme que personne ne connaît. Le décès a été pris comme échéance incertaine de la constitution d'un capital à former ; ce capital est donc censé représenter exactement le montant des primes ; il fait partie du patrimoine de la victime, et à le toucher, ses héritiers ne sont pas plus indemnisés qu'en recueillant sa succession dont il est un des éléments. Si on veut soustraire du dommage cet élément, il n'y a pas de raison pour ne pas en soustraire les autres, c'est-à-dire le montant entier de la succession qui échoit au plaignant, ce que personne ne soutiendrait.

Un raisonnement identique s'appliquerait aux pensions, que la veuve par exemple, aurait touchées tôt ou tard, et qui ne l'indemnisent nullement du préjudice souffert. C'est ce qu'a pensé à maintes reprises la jurisprudence belge (2).

La question serait évidemment la même si le voyageur simplement mutilé s'était ménagé une assurance contre les accidents, et devrait recevoir une solution analogue (3).

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, t. II, nos 2178 à 2182.

(2) Bruxelles, 24 mars 1891, *Pas.*, 91.2.267 ; 14 décembre 1893, *Pas.*, 94.3.26 ; Trib. civ. Bruxelles, 24 février 1894, *Pas.*, 94.3.151 ; 10 mars 1894, *Pas.*, 94.3.180. — Voir encore : Trib. fédéral suisse, 28 janvier 1897, *Annales de droit commercial*, 1898, p. 296 : « Les entreprises de chemins de fer ne sauraient être admises à déduire de l'indemnité due par elles aux ayants droit d'un fonctionnaire public, tué accidentellement dans l'exploitation, le montant des primes servies par l'Etat à la veuve et aux enfants mineurs de celui-ci. »

(3) M. Jacqmin (*op. cit.*, p. 166) a envisagé l'hypothèse un peu spéciale où un voiturier (comme le pratiquent les Compagnies de chemins de fer en Angleterre et en Amérique) ajouterait au prix du transport une sorte de coupon d'assurance donnant au voyageur qui voudrait en profiter, ou à ses héritiers, le droit de toucher, au cas d'accident, une somme dont la valeur serait en rapport avec celle du coupon lui-même. Le voyageur, dit-il, ne perdrait pas par là son droit à la réparation intégrale du préjudice, telle que l'accorde la jurisprudence ; il recevrait deux

En résumé, quand on se demande quelles sommes comptées au voyageur ou à ses héritiers à l'occasion de quelque accident de transport doivent être imputées sur la dette du voiturier, il faut se souvenir qu'on ne se libère que de ses deniers, non des deniers d'autrui, surtout pas des deniers du créancier. De même que les dons de la charité privée ou le produit des souscriptions publiques ne peuvent venir en déduction de la dette du voiturier, de même les sommes assurées, acquises par le voyageur de ses deniers, « sont des créances à lui propres, dont l'acquit ne peut éteindre une dette autre par sa cause et son origine ; ces sommes assurées sont dues à l'assuré en vertu de son contrat et en échange de ses versements. Subordonnées quant à l'exigibilité, à un événement malheureux, elles ne procèdent pas directement et immédiatement de cet événement. Ainsi encore la pension accordée à la veuve d'un fonctionnaire ne la rend pas non-recevable à réclamer de l'Etat la réparation du préjudice que lui fait éprouver la mort de son mari tué par la faute d'un employé de l'Etat (1) ».

La quotité du dommage éprouvé doit être évaluée telle qu'elle résulte de l'accident et abstraction faite des sommes dont, à un titre quelconque, cet accident aura marqué l'exigibilité. Si ces sommes viennent rembourser la victime en tout ou en partie, il y a là quelque chose de postérieur à l'accident mais qui n'a aucune influence sur le montant du préjudice qu'il a occasionné ; le voiturier ne peut s'en prévaloir d'aucune façon pour faire réduire l'indemnité dont il est débiteur.

§ 4. — Le fait que le contrat de transport a été gratuit ou à prix réduit, que les passagers étaient des émigrants, que les voyageurs étaient en contravention, a-t-il quelque influence sur le taux de l'indemnité ?

Nombreuses sont les hypothèses où le voyageur circule à des conditions spéciales :

1. — Il n'y a pas à s'inquiéter du point de savoir si le contrat de transport a été ou non conclu à titre gratuit.

La gratuité, nous l'avons vu, peut être imposée au voiturier par l'Etat, par exemple au profit des agents des administrations publiques.

indemnités. Peut-être cependant les tribunaux tiendraient-ils compte, en fixant souverainement la somme à payer, représentative d'un préjudice qu'ils apprécient librement, du chiffre payé au titre de l'assurance, mais ce ne serait que comme tempérament d'équité. Remarquons cependant combien cette hypothèse est plus favorable à la thèse du non-cumul et de la compensation, que le cas où l'assureur est un tiers étranger au voiturier.

(1) Sainctelette, *op. cit.*, p. 177-178. — C'est, sur un autre terrain, l'hypothèse étudiée par M. Jacqmin.

Elle peut être accordée à titre gracieux par l'entrepreneur lui-même.

Cette gratuité, avons-nous dit, ne fait pas obstacle à l'existence d'un contrat de transport, et par suite, à toutes les conséquences que comporte une pareille convention. Les partisans de la nature délictuelle du recours diraient que la conclusion du contrat n'a pas libéré le voiturier de l'obligation de ne pas nuire à la santé du voyageur plus que si le contrat était onéreux, puisque la responsabilité est née en dehors et à côté du contrat, et qu'elle est régie par des règles étrangères à la matière des conventions.

La gratuité ne nuit donc en rien à l'allocation des dommages-intérêts (1).

2. — Il n'y a pas à rechercher si le voyageur paie ou non le prix normal du transport, s'il est transporté à prix réduit.

Il serait sans grand intérêt d'entreprendre l'énumération des diverses catégories de personnes auxquelles les Compagnies de chemins de fer accordent des réductions de prix, soit que les réductions de tarifs leur aient été imposées par l'Etat, soit qu'à certaines conditions, elles les consentent de leur plein gré, à l'occasion par exemple de certains événements (2).

L'Etat impose encore à des Compagnies de navigation dont les lignes sont subventionnées, un rabais sur les prix ordinaires des transports en faveur de certains passagers : ainsi, l'article 29-1^o du cahier des charges pour l'exploitation du service postal français de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie décide que « les passagers fonctionnaires civils ou militaires, les ministres des différents cultes reconnus par l'Etat et appartenant à la nationalité française, lorsqu'ils se rendront à leur poste ou devront être rapatriés, les élèves boursiers voyageant sur réquisition de l'administration, seront admis sur les paquebots de la Compagnie, ainsi que leur famille et leur suite, en vertu d'une lettre du commissaire du gouvernement à Marseille, des gouverneurs et des commandants de station dans les colonies, et des agents diplomatiques et consulaires à l'étranger, à 30 0/0 de rabais sur les prix qui seront adoptés par la Compagnie, tant pour les passagers de première et de deuxième classe que pour les passagers du pont ».

A fortiori, à la diminution du prix de transport ne correspondra pas une diminution dans la responsabilité, puisque ces réductions n'entraînent en rien le caractère onéreux du contrat et rationnellement, ce n'est pas parce qu'un voiturier consent une réduction dans le prix du transport qu'il acquiert le droit de porter atteinte, par sa négligence,

(1) C'est ce qu'a reconnu la Cour de Paris, le 17 août 1866 (cité par Zens, *op. cit.*, p. 321, note 1). Il s'agissait d'agents de l'administration publique, donc de gratuité imposée.

(2) En voir l'énumération dans Fuzier-Herman, *Répertoire alphabétique*, V^o *Chemins de fer*, nos 4269-4276.

son imprudence ou sa faute, à la personne du voyageur. Le fait que ces charges seraient imposées par l'Etat ne saurait en modifier le principe. La fixation du prix du transport restera donc sans influence sur la responsabilité ; dans aucun cas, sa diminution ne modifiera le quantum des dommages-intérêts et les détenteurs de billets à prix réduits doivent toujours être mis sur le même pied que s'ils avaient un billet à plein tarif.

3. — Il n'y a pas à tenir compte de ce que les personnes transportées sont des émigrants.

Le transport des émigrants n'est pas une opération ordinaire ; en beaucoup de points, il est régi par des dispositions spéciales (1) : il faut notamment l'autorisation du ministre du commerce ; les prix peuvent être spéciaux (2). Il donne cependant lieu aux mêmes dommages-intérêts que celui des voyageurs ou passagers quelconques.

4. — Il n'y aura même pas à faire état de ce que le voyageur était en contravention, autrement que pour appliquer s'il y a lieu, la théorie de la faute commune que nous avons relatée au chapitre « de la Preuve » et d'après laquelle, lorsque la faute de la victime est, avec celle du voiturier, génératrice du fait dommageable, la responsabilité du transporteur n'est pas écartée quant au principe, mais est seulement modérée quant au chiffre de l'indemnité allouée.

SECTION V. — Le calcul de l'indemnité à l'étranger.

À l'étranger, la plupart des législations contiennent des règles spéciales concernant le calcul des dommages-intérêts dus par le transporteur aux victimes d'accidents.

Le désir d'arriver à la réparation adéquate du préjudice causé au voyageur blessé a été poussé par la loi allemande jusque dans ses dernières limites : l'article 3 de la loi du 7 juin 1871, modifié légèrement par l'article 42 de la loi d'introduction au Code civil, cherchant à lui compenser tout le dommage éprouvé (3), précise les chefs de préjudice qui doivent inspirer la décision du juge.

Le montant des dommages-intérêts comprend : 1° En cas de mort :

(1) Loi du 18 juillet 1860, sur le transport des émigrants ; décret du 9 mars 1861 ayant le même objet ; Desjardins, *Droit commercial maritime*, « Appendice ».

(2) Ainsi, les émigrants, se rendant en Amérique par nos principaux ports de mer jouissent d'une réduction sur les tarifs généraux, variable de 30 à 50 0/0.

(3) Le nouveau Code civil allemand, abandonnant toutes les distinctions françaises entre les dommages prévus et imprévus, directs et indirects, consacre d'ailleurs, d'une manière absolue, le principe de la réparation intégrale, dans son article 249 : « Celui qui est tenu à des dommages-intérêts doit rétablir l'état de choses qui aurait existé si la circonstance obligeant à indemnité n'était pas survenue. » — Comp. Hindenburg, « La théorie des dommages-intérêts », *Revue critique*, 1901, p. 26.

a) les frais occasionnés par les soins donnés au blessé et les frais d'inhumation ; b) la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le défunt durant sa maladie par suite de son incapacité de travail totale ou partielle, ou par suite d'un accroissement de besoins ; c) « si lors de la lésion la victime se trouvait envers un tiers dans un rapport en vertu duquel elle était ou pouvait devenir débitrice d'une obligation légale d'entretien alimentaire, et si, par suite de la mort, le droit à l'entretien est enlevé à ce tiers, le débiteur des dommages-intérêts doit indemniser le tiers, dans la mesure où la victime aurait été obligée de fournir l'entretien alimentaire pendant la durée probable de sa vie. Cette obligation d'indemniser a lieu, même lorsque ce tiers, lors de la lésion n'était pas né mais était déjà engendré. » 2° En cas de blessures : a) les dépenses nécessitées par le traitement ; b) la réparation du préjudice pécuniaire causé au blessé par son incapacité de travail totale ou partielle, temporaire ou permanente, ou par suite d'un accroissement de besoins.

L'article 4 cherche à ne pas lui octroyer plus que ce préjudice, afin que la réparation constitue pour lui, non un gain, mais une véritable indemnité. Il décide que « quand la personne morte ou blessée était assurée contre les accidents à une Compagnie d'assurances, à un établissement hospitalier ou de secours, ou à toute autre caisse de ce genre, par l'entrepreneur de l'exploitation qui a contribué au paiement des primes et autres cotisations, il y a lieu d'imputer le montant de la cotisation payée par cet entrepreneur pour l'ayant droit à l'indemnité, sur les dommages et intérêts, quand cette contribution est égale au moins au tiers du total des sommes à payer. »

L'article 7 fixe la forme de l'indemnité et prévoit que des circonstances postérieures à l'accident pourront en faire varier le chiffre.

« Le dédommagement du chef de la suppression ou de la diminution de la capacité d'acquérir et du chef de l'accroissement des besoins du lésé, ainsi que le dédommagement à donner à un tiers d'après l'article 3, alinéa 2, se présentent pour l'avenir par le paiement d'une rente en argent. » Le débi-rentier peut à toute époque réclamer la suppression ou la diminution de la rente lorsque les circonstances qui l'avaient fait établir, ou en avaient fait fixer le montant, ont été essentiellement changées. De même la partie lésée peut, à toute époque, réclamer une augmentation de la rente ou le rétablissement de la rente supprimée, lorsque les circonstances qui ont déterminé la concession, la diminution ou la suppression de la rente, ont subi des modifications essentielles.

« Au lieu de rente, le lésé peut exiger le règlement en capital s'il existe une cause grave. Ce droit n'est pas exclu par le motif qu'un autre doit fournir des aliments au lésé. »

« Si, lors de la condamnation du débiteur au paiement d'une rente

en argent, il n'a pas été statué sur la prestation des sûretés, l'ayant droit peut néanmoins en exiger lorsque la situation de fortune du débiteur s'est notablement empirée ; dans le même cas, il peut exiger une augmentation des sûretés déterminées par le jugement. »

La loi autrichienne du 5 mars 1867 fixe minutieusement, elle aussi, les éléments que doit comprendre l'indemnité allouée à la victime.

En cas de mort : les frais funéraires, le dédommagement intégral de la perte subie par la femme et les enfants.

En cas de blessures : les frais de traitement ; les gains que la victime n'a pas pu réaliser et ceux dont elle a été privée pour l'avenir ; l'indemnité de douleur proportionnée aux circonstances ; le préjudice causé par une difformité physique, surtout s'il s'agit d'une femme et si la déformation peut nuire à son établissement futur.

La loi hongroise du 7 juillet 1874 a ceci de particulier qu'elle oblige, en cas de mort, le transporteur à se charger, en sus des dépenses de maladie et des frais de sépulture, de l'entretien et de l'éducation de ceux auxquels la victime de l'accident aurait eu à pourvoir. Le tribunal, ajoute-t-elle, statue sur la question de savoir si l'entreprise doit fournir une caution, pour quelle somme, et de quelle nature elle doit être (1). La Compagnie peut ultérieurement réclamer, si les circonstances ont changé, la cessation ou l'abaissement des pensions, rentes, etc... auxquelles elle avait été condamnée ; la réciproque peut être demandée par le titulaire de la pension ou de la rente.

La loi russe du 25 janvier 1878 admet le principe de l'indemnité proportionnelle au dommage. Selon le désir de la partie lésée, elle sera fixée en une somme payable une fois pour toutes ou en un subsidie annuel, rente servie à des termes fixes. Le taux de ce subsidie périodique pourra être augmenté ou réduit, suivant que des circonstances nouvelles se produiront, afin que la réparation reste bien l'équivalent du préjudice causé. Cette modification sera prononcée par décision judiciaire, à la requête de l'une des parties intéressées.

La loi fédérale suisse du 1^{er} juillet 1875 porte que, en cas de mort, l'indemnité doit comprendre les frais de maladie et le préjudice pécuniaire causé au défunt par l'incapacité de travail. Celui dont l'entretien était, au moment de la mort, à la charge de la personne tuée, peut demander une indemnité. Si les conséquences de la lésion ne peuvent pas encore être exactement et définitivement appréciées au moment où le jugement est rendu, le juge peut réserver une revision ultérieure, spécialement pour le cas de mort ou d'une aggravation de l'état du blessé.

La loi danoise du 26 mars 1898 accorde par son article 2 l'indem-

(1) L'inutilité d'une disposition analogue dans notre législation est manifeste, en présence de l'hypothèque judiciaire ; le juge pourrait d'ailleurs accorder au voiturier débiteur termes et délais sous la condition de fournir caution.

nité à la victime « à la fois pour les dépenses afférentes à la réparation du dommage et pour la perte de revenus qui en résulte jusqu'à la fin des soins médicaux. »

De plus, si elle doit vraisemblablement en éprouver à l'avenir une diminution de situation pécuniaire, elle a aussi le droit de recevoir : ou une indemnité fixée une fois pour toutes ou une pension alimentaire, viagère ou temporaire. En outre, il pourra lui être alloué une indemnité appropriée pour les souffrances qui lui ont été causées, ainsi que pour tous ennuis, désagréments et incommodités pouvant résulter du dommage qu'elle a subi.

En cas de mort, « l'exploitation des chemins de fer, ajoute l'article 3, est tenue de supporter les frais d'enterrement et de payer une indemnité au conjoint et aux enfants du mort, y compris les beaux-enfants, et les enfants adoptifs, pour la perte qu'ils subissent du fait de la privation de leur protecteur. Cette indemnité sera fixée, soit à une somme déterminée une fois pour toutes, soit à une pension alimentaire, viagère ou temporaire ».

En Angleterre, l'indemnité à allouer est proportionnée au préjudice causé. Le chiffre en est fixé par un jury qui en fait en outre la répartition s'il y a plusieurs intéressés, après déduction des frais qui restent à la charge du demandeur ; toutefois, sur la demande écrite et formée en commun par la Compagnie et les autres intéressés, le jury peut être remplacé par un arbitre désigné par le « Board of Trade » (1). Ce principe reçoit exception relativement aux trains ouvriers à tarif réduit. Le chiffre des dommages-intérêts pour les voyageurs utilisant ces trains est limité au maximum de 2.525 francs. Le chiffre exact en est apprécié pour chaque espèce par un arbitre désigné comme dessus (2).

Aux Etats-Unis, une loi de l'Etat de Massachusetts, du 12 avril 1881, se rallie au système de la limitation légale du chiffre des dommages-intérêts (3), qui était celui des trains ouvriers anglais et qui marque un intermédiaire entre le tarif invariable des blessures et amputations de M. Saintelette et le système de la réparation adéquate de la plupart des législations européennes. Quand le voyageur a succombé, le maximum de l'indemnité est fixé à 5.000 dollars, mais celle-ci ne doit jamais être inférieure à 500 dollars.

Au cas de simple blessure, une indemnité plus faible est accordée dans les mêmes conditions.

Nous trouvons encore deux exemples de cette limitation du chiffre des indemnités.

(1) Le Board of Trade, ou Bureau du commerce, est une administration analogue au ministère du commerce de France. — Voir : de Franqueville, *Le Gouvernement et le Parlement britanniques*, t. I, p. 509.

(2) Picard, *op. cit.*, t. III, p. 518-519.

(3) Weiss, *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 490.

Dans le district de Colombie, une loi du 13 février 1885 (1) déclare que les dommages-intérêts accordés aux représentants d'une personne tuée dans un accident de chemins de fer ne peuvent excéder 10.000 dollars.

Une loi analogue a été édictée en Serbie, le 21 avril 1885 (2).

On pourrait croire qu'avec la loi belge, par laquelle nous allons clore ce coup d'œil à l'étranger, on arrivera à la tarification des indemnités ; on pourrait supposer qu'en confectionnant la loi du 25 août 1891, et en adoptant la théorie contractuelle, les législateurs belges auraient suivi jusqu'au bout le système de M. Saintelette, leur ancien ministre. Il n'en est rien pourtant : la question de la limitation et de la tarification des indemnités a été soulevée lors de la discussion de l'article 4, mais les rédacteurs de la loi ont estimé que les dommages-intérêts devaient varier suivant la condition des victimes, et s'en sont rapportés à la jurisprudence alors existante.

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1886, p. 398.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1886, p. 568.

CHAPITRE VII

EFFET DES CLAUSES RESTRICTIVES DE LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER.

Le voiturier peut-il, par convention, diminuer ou même supprimer la responsabilité qu'il encourt à raison d'un accident de voyageurs ?

L'accident a-t-il eu lieu, et a-t-il produit son résultat dommageable, bien certainement : il est de principe qu'on peut convenir sur la réparation d'un préjudice déjà causé ; en vertu de l'article 1134 du Code civil, rien n'empêche les parties de traiter, suivant ce qu'elles comprendront être pour le mieux de leurs intérêts, sur un droit qui désormais fait partie de leur patrimoine et qu'elles pourraient librement ne pas invoquer (1). L'article 2046 d'ailleurs permet expressément de transiger sur l'intérêt civil qui résulte d'un délit consommé.

(1) « Les parties, dit fort justement M. Willems, *loc. cit.*, peuvent librement arbitrer entre elles la réparation d'un dommage, après l'accomplissement du fait qui y a donné naissance. Ce contrat n'a rien d'exorbitant. Quant à la portée d'une pareille convention, quant au point de savoir si elle contient toutes les suites quelconques à résulter du même fait ou seulement certaines conséquences passées, c'est une question de fait à éclaircir chaque fois. Une transaction conçue en termes généraux et absolus, réglant à forfait et d'une manière définitive toutes les conséquences résultant ou pouvant résulter d'un accident, avec renonciation formelle de la victime à toute action de ce chef d'un fait illicite accompli, n'a rien d'immoral en soi et doit s'appliquer, même lorsque l'aggravation n'avait pu être prévue lors de la transaction... En cas d'ambiguïté, il est naturel de supposer que le contrat ne se rapporte qu'aux suites du fait qui se sont déjà manifestées ».

La jurisprudence a hésité longtemps à admettre, même par une convention postérieure au fait qui donne naissance à la responsabilité, mais quant au dommage futur, la validité des transactions les plus formelles par lesquelles la victime, en acceptant une somme ou une pension, avait entendu libérer définitivement l'auteur de l'accident de toute responsabilité et de toute poursuite ultérieure. Pour écarter la fin de non-recevoir qu'en tirait l'auteur du fait dommageable, les Cours d'appel ont eu parfois recours à une interprétation restrictive de la portée des transactions, que ne semblaient pas comporter les termes employés : Amiens, 10 août 1881, D. 82.2.176 ; 1^{er} mars 1883, D. 84.2.150 ; 7 juin 1894, D. 95.2.286, et les arrêts rapportés *suprà*, p. 341. Les tribunaux, répond la Cour suprême, ne peuvent, sous prétexte d'interprétation, dénaturer le sens et la portée des contrats, quand les clauses en sont claires et précises, et c'est ce qu'ils font en limitant la transaction au préjudice actuellement réalisé ou qui avait pu être prévu au moment de sa signature, sans égard aux termes généraux et absolus de la transaction, qui réglaient à forfait et d'une manière définitive toutes les conséquences de l'accident, quelles qu'elles pussent être, et contenaient renonciation à toute action, tant pour le pré-

Mais on ne peut pas assimiler les conventions portant sur la dette née d'une responsabilité encourue et celles qui tendraient à modifier les conditions de la responsabilité à encourir. Et il n'en va pas aussi simplement du point de savoir si, prévoyant l'éventualité d'un accident à lui imputable, le voiturier peut en stipuler à l'avance l'irresponsabilité. Ainsi se pose la question de la valeur légale des clauses élisives ou limitatives de la responsabilité du transporteur. La solution dépend du parti que l'on prend sur le point de savoir si nous pouvons, d'une façon très générale, diminuer ou même supprimer la sanction de nos actes préjudiciables.

Rappelons d'abord, avec M. Labbé (1), que les lois romaines nous fournissent les données suivantes : « Les faits dommageables à autrui sont des cas fortuits, des fautes ou des dol. Nul ne répond d'un cas fortuit s'il ne s'en est chargé. L'homme répond, en général, de ses fautes ; mais, dans les rapports contractuels, l'étendue de la responsabilité varie suivant la nature du contrat. Une clause du contrat peut modifier la responsabilité normale ou affranchir l'homme des suites de

sent que pour l'avenir (Civ. cass., 23 février 1892, D. 92.1.150, et Paris, 31 décembre 1895, D. 96.2.360). Afin d'échapper à la fin de non-recevoir tirée de l'existence d'une transaction, on a encore prétendu que la transaction conclue sous l'empire d'une erreur relative aux conséquences de l'accident, était entachée d'un vice de consentement qui, aux termes de l'article 2053 du Code civil, permet d'en obtenir la rescision (Paris, 11 août 1868, D. 68.2.186 et Riom, 19 décembre 1899, cité D. 1902.1.297) ; la Cour de cassation a annulé ce dernier arrêt, le 29 juillet 1902 (D. 1902.1.297) par ce motif que l'article 2053 n'admet la rescision des transactions, en dehors des cas de dol ou violence, que pour cause d'erreur sur la personne ou sur l'objet de la contestation, et que l'erreur sur la gravité des blessures ou des infirmités, suites d'un accident, porte plutôt sur les causes de la demande que sur son objet. La Cour de Grenoble, le 13 novembre 1900 (D. 1903.2.141), après avoir statué de même, ajoute que, à supposer que cet acte ne présente pas les caractères légaux d'une transaction et soit purement unilatéral, il constituerait tout au moins une renonciation qui ne saurait être restreinte aux conséquences actuelles de l'accident, et ne saurait être annulée pour erreur ou fausse cause, quoiqu'elle ait été motivée par une croyance erronée de la victime quant à la réalité de sa guérison ou la durée de sa maladie. — Pareille solution est, en certains cas, bien rigoureuse : par exemple, lorsque la victime a été trompée par un avis médical sur le caractère incurable de son infirmité ; lorsque, aux prises avec le besoin et avec l'habileté d'agents peu scrupuleux, elle s'est laissée induire à signer une transaction dont elle comprenait mal les termes et par laquelle elle renonçait à tout droit éventuel à une plus large indemnité, avant de pouvoir se rendre compte de la gravité des infirmités dont elle était atteinte. C'est ce qui explique que les Cours d'appel, connaissant l'affaire en fait et en droit, aient mis tant d'obstination à refuser de sanctionner le caractère définitif de la transaction.

Sur le point de savoir si l'action personnelle des héritiers serait encore recevable quand, avant de mourir des suites de l'accident, une victime qui se faisait illusion sur l'éventualité de son décès, a transigé sur toutes les conséquences futures et possibles de cet accident, voir la note de M. Giboulot (D. 72.2.99), qui ne contredit nullement ce que nous avons dit à la page 343.

(1) Labbé, note S. 76.1.337.

ses fautes. L'homme répond toujours de son dol ; aucune convention ne saurait l'en exonérer. Il y a une faute lourde qui est voisine du dol et traitée comme le dol. »

Les clauses au contrat de transport destinées à adoucir la responsabilité du voiturier (1) pourraient être présentées par lui sous des formes diverses : rejet de la preuve à la charge de la victime, limitation des causes de responsabilité, limitation du chiffre de l'indemnité (2), exonération complète. Les difficultés sont les mêmes, que ces clauses soient générales et partant exclusives de responsabilité ou qu'elles soient simplement restrictives de cette même responsabilité. Nous engloberons donc sous les mêmes rubriques l'examen de ces clauses diverses, nous demandant simultanément s'il est permis à un voiturier soit de convenir qu'il ne répondra pas des accidents survenus au voyageur, ou au moins qu'il ne répondra que de certains, soit de restreindre ou de tarifier à l'avance les dommages-intérêts dont il pourrait être tenu, à raison de dommage corporel causé à sa personne. Ces développements nous donneront occasion de parler aussi en son lieu de la clause qui renverserait la charge de la preuve.

D'un usage courant dans le transport des marchandises, ces clauses limitatives ou exclusives de la responsabilité du voiturier à raison d'accidents de voyageurs, ne sont guère utilisées que par les sociétés de navigation maritime (3).

(1) On concevrait des clauses extensives de cette responsabilité, telles que la clause qui mettrait à la charge du voiturier la preuve du cas fortuit (et que la jurisprudence devrait considérer comme ajoutant une rigueur à la loi, telle qu'elle l'interprète) et la clause qui obligerait le voiturier à répondre même des cas fortuits ou de l'imprudence de la victime (et qui augmenterait la responsabilité contractuelle de droit commun). Ces clauses seraient valables sans nul doute. « La garantie de sûreté due de droit peut être augmentée par un pacte. Rien n'empêche le voyageur et le voiturier de convenir, par exemple, que le voiturier sera garant de toute inexécution du contrat, qu'elle qu'en soit la cause, force majeure et cas fortuit compris » Sainctelette, *op. cit.*, p. 103 ; Cass., 28 janvier 1890, D. 91.1.246 ; Demolombe, XXIV, n° 564 et XXVIII, n° 776 *bis*. Mais nous n'en avons pas trouvé d'exemple, ce qui se comprend assez, le voiturier présentant généralement des projets de contrats tout faits que le public accepte si bon lui semble, et se gardant bien d'y insérer des clauses plus rigoureuses à son égard que ne le réclame le droit commun. Les Compagnies de chemins de fer, soumises pour des motifs d'intérêt public et à raison de leur monopole à une réglementation minutieuse n'auraient pas cette liberté, dont le résultat pourrait être un appel à la garantie d'intérêt.

(2) Il s'agit dans ce dernier cas de véritables clauses pénales.

(3) « La Compagnie, — lisons-nous par exemple dans les conditions de passage d'une Compagnie maritime, — ne répond pas des pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage, relâche forcée, changement de route ou de navire, quarantaine, jet, feu, pillage, piraterie, baraterie et généralement de tous événements de mer ». *Guide officiel du passager sur toutes les mers*, publié par la Compagnie des Messageries maritimes. Nous transcrivons bientôt la clause analogue que contient le bulletin de passage délivré par la *Société générale de navigation*.

Avant d'aborder le fond même de la discussion, constatons que, d'opinion unanime, la clause qui renverserait la charge de la preuve et qui, d'ailleurs, n'est pas à proprement parler une véritable clause de non-responsabilité, serait pleinement valable, soit qu'elle mette à la charge du voyageur une preuve qui devait retomber sur le voiturier, soit qu'elle ait un résultat inverse. Partisans de la responsabilité contractuelle et délictuelle s'accordent à décider qu'un principe d'ordre public pourrait seul empêcher deux personnes de régler préventivement un point de responsabilité ; or, les règles de preuve ne sont pas généralement considérées comme des dispositions d'ordre public (1).

Ceci dit, il importe à celui qui est appelé à se prononcer sur la validité des clauses de non-responsabilité qui pourraient être insérées dans le contrat de transport de personnes, de ne point perdre de vue que ces clauses peuvent se borner à la non-responsabilité du fait des préposés du voiturier ou s'étendre à la non-responsabilité de son fait personnel.

SECTION I. — Les conventions d'irresponsabilité dans le système délictuel.

Pour ceux qui se refusent à faire découler la responsabilité du voiturier du contrat de transport, quelle serait la valeur de la clause d'exonération que le voiturier aurait stipulée au contrat ?

1° S'agit-il d'une clause de non-responsabilité du fait personnel, elle est radicalement nulle, les articles 1382 et suivants étant d'ordre public, et aucune convention particulière ne pouvant y déroger (2). Ils forment une loi fondamentale, sanctionnant le respect de la vie et des biens de nos semblables, sur lequel repose la paix publique.

Sans doute, le domaine de la loi n'est pas fermé aux contrats, et une convention peut modifier une situation déjà réglée par la loi, mais les dispositions d'ordre public échappent aux conventions privées, et c'est pourquoi la jurisprudence interdit de stipuler par avance qu'on ne répondra pas de ses délits et quasi-délits : permettre de se faire autoriser par convention à commettre des actes délictueux serait encourager les attentats, disent à leur tour quelques auteurs, aucun doute ne peut donc exister sur la nullité de pareilles stipulations, quelle que soit leur portée. Peu importe qu'elles aient pour but de supprimer la responsabilité légale ou seulement de la restreindre en

(1) C'est la solution admise en Angleterre. Haute Cour d'Angleterre, 9 novembre 1876. *Journal de droit international*, IV, 1877, p. 51.

(2) Cass., 29 mai 1866, D. 67.1.389 ; Nancy, 5 janvier 1860, S. 60.2.99 ; Saint-Etienne, 10 août 1886, S. 87.2.48 ; Dijon, 24 juillet 1874, S. 75.2.73 ; Montpellier, 5 décembre 1892, D. 94.2.451 ; Riom, 27 mars 1895, D. 96.1.407 ; Paris, 22 décembre 1897 (sol. impl.), D. 1900.2.64 ; Cass. req., 2 juillet 1902, *Gaz. Trib.*, 4 juillet 1902.

l'écartant dans une mesure variable, dans ses causes ou ses conséquences : il n'y a là qu'une question de mesure sans influence sur leur validité. On peut, d'une façon très générale, se prévaloir toujours de l'article 1382, nonobstant toute convention contraire : la loi a considéré comme d'ordre public la responsabilité qu'elle fait peser sur chaque individu, à raison des fautes qu'il commet.

2° S'agit-il d'une clause de non-responsabilité du fait d'autrui, s'il est vrai qu'en principe on peut toujours convenir qu'on ne répondra pas des fautes d'une autre personne, il n'en est pas moins vrai que, pour ce qui est de la responsabilité à raison d'un fait dommageable commis par son préposé, l'article 1384 du Code civil vient déroger à ce principe général en déclarant tout maître ou commettant responsable du dommage causé par ses domestiques ou préposés. Etant donné qu'on considère la matière des délits et des quasi-délits, comme étant d'ordre public, il n'est permis d'y déroger en aucune façon ; et on doit déclarer absolument nulles toutes clauses restrictives ou exclusives de cette responsabilité, partant toutes clauses par lesquelles un voiturier stipule qu'il ne répondra pas du fait des personnes à l'intermédiaire desquelles il a recours pour le transport.

Vainement, a-t-on protesté, disant que nulle part, la loi n'avait interdit les conventions par lesquelles le maître ou le commettant se mettrait à l'abri de la responsabilité que pourrait entraîner le fait de ses préposés (1), on y a répondu que s'il n'y a pas dans la loi d'interdiction formelle et expresse, elle n'en existe pas moins et résulte suffisamment du caractère essentiellement impératif des dispositions contenues dans l'article 1384, qui assimilent la responsabilité pour faute des préposés à celle qui résulte d'une faute personnelle (2).

C'est en ce sens qu'est fixée la jurisprudence délictuelle (3). Elle admet cependant à cette règle une exception d'une grande importance, consacrée nettement par un arrêt de la Cour d'Alger, visant l'effet d'une clause de ce genre quant aux accidents survenus aux passagers : elle valide la clause exonérant l'armateur de la faute du capitaine et

(1) Labbé, note S. 76.1.337 ; de Courcy, *op. cit.*, II, p. 88 et suiv., IV, p. 434 ; Fuzier-Herman et Darras, sur les articles 1382 et 1383, nos 1382 et suiv.

(2) Sourdat, t. II, n° 796 ; Saintelette, nos 5 et 6.

(3) Cass., 26 mars 1860, D. 60.1.269, S. 60.1.899, et les références ; Cass., 31 décembre 1900, *Le Droit*, 13 avril 1901 ; Cass. req., 2 juillet 1902, précité. — Nous n'envisageons évidemment ici cette clause qu'en tant qu'intervenant entre voiturier et voyageur. Le voiturier pourrait s'exonérer par convention avec un tiers des conséquences de sa responsabilité civile, en se déchargeant sur lui de la responsabilité qu'il pourrait encourir envers ses voyageurs pour fautes non intentionnelles de ses agents : Riom, 27 mars 1895 et Civ. rej., 19 avril 1896, D. 96.1.407 ; Paris, 6 mai 1896, D. 99.2.155-156 ; Civ. cass., 11 juillet 1899, D. 1900.1.436. Cette convention est de même nature que l'assurance, dont nous dirons bientôt incidemment la validité. — Cf. encore : Cass. civ., 28 octobre 1903, *Gaz. Pal.*, 04.1.58.

des hommes de l'équipage, et donne à cette clause d'exonération la portée de dégager l'armateur même de la responsabilité qu'il encourt à raison des accidents causés aux passagers (1). Cette solution repose sur cette considération qu'en fait, le capitaine obligatoirement choisi dans la catégorie des brevetés, échappe, dans l'exercice de sa fonction ou dans l'accomplissement des actes dont il s'est chargé, à la surveillance et à l'autorité de l'armateur et ne peut, dès lors, être assimilé à un préposé dans la conduite du navire. Quand il opère en mer, ce qui est une faute pour lui devient plutôt, à certains égards, pour l'armateur, un cas fortuit, car on ne peut plus lui reprocher aucune faute, soit *in eligendo*, soit *in vigilando*; les risques de l'armateur d'autre part, sont déjà si grands!

La différence que l'on crée ainsi entre les personnes auxquelles l'armateur confie la direction de son navire et celles auxquelles tout autre voiturier confie la direction de son véhicule semble cependant fort peu justifiée et tout à fait arbitraire: les conditions de capacité et de diplôme exigées du capitaine sont une véritable garantie; l'article 1384 s'applique à tous les préposés, choisis ou imposés (2); et l'impossibilité de surveillance du propriétaire de navire n'est pas tellement différente de celle d'une Compagnie de chemins de fer, par exemple.

La logique semblerait donc exiger que l'on permette à tout voiturier d'éluder par une convention la responsabilité qu'il encourt à raison des agissements de ses préposés, ou que l'on écarte toute clause

(1) Alger, 20 janvier 1892, D. 92.2.564. — Pour se soustraire à la responsabilité indirecte à raison des faits du capitaine du paquebot *l'Auvergne*, son préposé, la Société Générale des transports maritimes se prévalait d'une clause imprimée au dos des bulletins qu'elle délivre à ses passagers, ainsi conçue: « La Société ne répond pas des pertes et dommages pouvant provenir d'accidents, de fortune de mer ou de toute autre cause fortuite, ou bien des fautes du capitaine, du pilote, des marins ou autre personne de l'équipage. » La Cour d'Alger lui donna raison en ces termes: « Attendu que la jurisprudence de la Cour suprême consacre la validité de ces stipulations de non-garantie, qu'elle les déclare même opposables aux voyageurs; attendu que la responsabilité de l'armateur, en effet, n'est pas tellement liée à la responsabilité du capitaine que ces deux responsabilités ne puissent se scinder; que s'il ne peut être permis, comme contraire à la morale publique, de s'affranchir de ses fautes personnelles quelquefois équivalentes au dol, il ne saurait être interdit, au même titre, de se dégager par des conventions de la responsabilité des fautes d'autrui; attendu que vainement Agostino (le passager blessé) prétend que la clause dont il s'agit n'a trait qu'aux pertes et dommages relatifs à la marchandise; qu'elle ne vise pas les accidents de la nature de ceux dont il est question au procès (survenus aux personnes); que la disposition de cette clause est générale et absolue; qu'elle ne comporte pas la distinction alléguée... »

(2) Il ne manque pas, dans notre droit, d'hypothèses où une personne répond civilement d'un employé, commis ou mandataire, qu'elle n'a pas choisi librement ou même qu'elle n'a pas choisi du tout: membres de la commission administrative des bureaux de bienfaisance, conseils de fabrique, préposés de l'octroi. En voir de nombreux exemples dans Zens, *op. cit.*, p. 262 et 263.

de non-responsabilité aussi bien pour les transports maritimes que pour tous autres transports.

Et puisque la jurisprudence reconnaît le caractère délictuel à la responsabilité du voiturier, il doit en résulter pour ce voiturier l'impossibilité d'écarter ou d'atténuer par aucune clause contraire une responsabilité étrangère à toute idée de contrat et dérivant de la loi.

Sans doute, les transports maritimes sont de nature à faire naître une responsabilité très étendue à la charge d'un armateur obligé de s'en remettre entièrement à la science et à la diligence de ses préposés, et c'est ce danger qui a motivé une exception traditionnelle. Mais le législateur a prévu lui-même cette situation exceptionnelle et a restreint la responsabilité du propriétaire de navire dans une mesure plus étroite que celle qui pèse sur un commettant ordinaire, en lui accordant la faculté d'abandon. L'équilibre est ainsi rétabli ; l'armateur et le propriétaire de navire sont protégés contre un risque excessif, sans qu'il soit besoin pour cela d'autoriser une limitation conventionnelle de leur responsabilité, de faire fléchir en leur faveur la règle générale de la responsabilité inéluctable et de leur permettre avec la jurisprudence de stipuler qu'ils ne répondront ni des fautes du capitaine à qui ils confient la direction de leur navire, ni de celles de l'équipage dont s'entoure ce capitaine. Il est difficilement admissible que ce qui est contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs sur terre, devienne conforme à l'ordre public et aux bonnes mœurs sur mer ; la loi a fixé l'étendue et les limites de la responsabilité de l'armateur (1) et lui a fait une grande faveur en la restreignant à sa fortune de mer ; elle devrait être scrupuleusement respectée dans les conventions privées à qui on devrait interdire d'aller plus loin encore dans cette voie en déchargeant complètement le propriétaire du navire de la responsabilité des fautes des gens de mer qu'il emploie sur son navire.

(1) « Admettre que l'armateur peut s'affranchir d'avance de la responsabilité légale qui pèse sur lui à raison des fautes du capitaine, c'est priver les chargeurs de la garantie qu'ils ont sur le navire lui-même pour le recouvrement des dommages-intérêts qui peuvent leur être dus. C'est les obliger à payer un fret, alors que, par suite de la négligence apportée dans le transport, aucun salaire n'est dû... Les capitaines sont généralement peu solvables, les exécutions sont très difficiles contre eux, un recours limité à leurs biens sera le plus souvent fictif. D'ailleurs, si on n'admet d'action que celle qui naît d'une faute personnelle, le recours ne pourra s'exercer que contre l'officier de service sur le bord au moment où elle aura été commise... » Note D. 84.1.121. Ce sont ces considérations qui avaient déterminé des tribunaux à considérer cette stipulation comme illégale et nulle. V. notamment : Trib. com. Marseille, 16 mars 1860, sous Cass., 23 février 1864, D. 64.1.166 ; Aix, 12 juillet 1860, *loc. cit.* ; Trib. com. Marseille, 8 juin 1874, sous Cass., 14 mars 1877, D. 77.1.449 ; Trib. com. Alger, 12 juillet 1876, cassé le 23 juillet 1878, D. 78.1.349. Sont de cet avis : Boistel, 2^e éd., n^o 1186 ; Desjardins, *Traité*, t. II, n^o 276 ; Cresp et Laurin, t. I, p. 638 et suiv.

Remarquons toutefois que si l'exonération de la faute délictuelle est assez généralement considérée dans la doctrine comme contraire à l'ordre public, il y a sur ce point des divergences importantes.

Alors que MM. Sainctelette (1), Thaller (2), Charveriat (3), Sourdat (4), Fromageot (5), rejettent comme illicite toute clause d'exonération de la responsabilité délictuelle, qu'elle s'applique aux biens ou aux personnes, M. Grandmoulin (6) est d'avis que toute règle légale n'est pas une règle d'ordre public : pour savoir si une obligation est ou non d'ordre public, il faut considérer son objet et non sa source et prononcer différemment suivant qu'elle a pour objet les biens ou la protection des personnes. Il dit les clauses élisives ou limitatives de responsabilité valables si elles sont relatives aux biens. Mais, la loi ne reconnaissant à personne le droit de disposer de sa personne, il ne permet pas de concéder ce droit. La liberté de la propriété conduirait à la validité des premières, l'inviolabilité de la personne humaine à la nullité des secondes (7). Au point de vue que nous envisageons, la solution n'est

(1) Sainctelette, *Responsabilité et Garantie*, p. 17 : Toute convention d'exonération (qu'elle soit élisive ou seulement limitative), relative à la responsabilité doit être repoussée comme contraire à l'ordre public. « Les pactes, tout puissants en matière de garantie, sont nuls et de nul effet en matière de responsabilité : ce sont des violations géminées de la paix publique ». « Ainsi, nous ne pouvons convenir d'avance, ni expressément, ni implicitement, que, sans être tenu de réparation, je pourrai incendier votre maison. Car ce n'est ni votre volonté, ni la mienne, ni nos deux volontés réunies qui font que votre maison doit n'être pas incendiée ; c'est la volonté publique. »

(2) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886.1, p. 126, 188 et 251 : « De la responsabilité délictuelle, aucun pacte ne peut affranchir. »

(3) Charveriat, *Annales de droit commercial*, 1886.2, p. 241 : « Aucune convention ne peut empêcher la naissance des obligations *ex delicto* ou *quasi ex delicto*. »

(4) Sourdat, *Traité général de la Responsabilité*, t. I, n° 662-6° : « Le pacte qui tendrait à neutraliser d'avance la responsabilité de la faute délictuelle serait nul, comme ayant une cause illicite, contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. »

(5) Fromageot, *De la faute en droit privé*, p. 65, 205 et suiv. et 242 et suiv. — En ce sens encore : Demangeat, *Rev. pratique*, 1884, p. 558 ; Pont, *Petits contrats*, t. II, n° 583 ; Troplong, *Transaction*, n° 60 ; Massé et Vergé sur Zachariæ, t. V, p. 86, § 767, note 7 ; Zens, *op. cit.*, p. 265.

(6) Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité*, p. 62 et suiv.

(7) Remarquons comment la solution de M. Grandmoulin, comme d'ailleurs celle de M. Robin est entièrement indépendante de la source légale ou contractuelle de l'obligation dont on prévoit l'inexécution et comment, sur ce point encore, restant fidèle à son principe, il bat en brèche la théorie de la double responsabilité. Certains auteurs cependant, qui admettent la distinction des deux responsabilités : MM. Willems et Rencker, par exemple, donnent dans les deux cas une solution identique, croyant cette distinction sans influence sur le sort des clauses d'exonération. Tous deux se prononcent pour la validité des stipulations d'irresponsabilité avec la double restriction du dol et de la faute lourde ; responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle pourraient être écartées dans les mêmes limites. Willems, *Voir la note suivante* ; Rencker, *De la non-responsabilité conventionnelle* (Dijon, 1894).

donc aucunement modifiée, et quant aux clauses relatives à la sécurité des personnes, la doctrine de M. Grandmoulin, comme celle des auteurs délictuels conduit à leur refuser tout effet.

M. Labbé, lui aussi, trouve exagéré le principe de la jurisprudence, mais est plus sévère que M. Grandmoulin : après avoir posé dans une note au Sirey en 1876 « le principe que l'homme peut, soit en contractant avec ses semblables par un pacte exprès, soit au moyen d'un contrat d'assurances, s'affranchir de la responsabilité de ses fautes, à l'exception des fautes lourdes », il propose dans une note au même recueil en 1885, la distinction que voici : On ne peut s'exonérer même de ses simples fautes si le préjudice porte sur l'homme lui-même et met en péril sa vie ou l'intégrité de sa personne ; on peut s'exonérer de la responsabilité de ses fautes, le dol excepté, quand le préjudice porte sur des choses d'intérêt pécuniaire. Le droit romain, dit-il, permettait cette exonération, elle a passé dans notre ancienne jurisprudence (1) et aucun texte actuel ne la défend (2).

M. Willems (3) ne partage pas, au sujet des dommages corporels, cette manière de voir. Sans doute, dit-il, les règles des articles 1382 et suivants ont leur raison d'être dans des considérations d'intérêt général, mais s'il en résultait que les questions de responsabilité soient d'ordre public, il faudrait admettre qu'une clause élisive de la responsabilité d'un commettant, pour le cas de faute de la part d'un préposé, serait contraire au bon gouvernement de la société. « Les clauses de non-responsabilité, lorsqu'elles sont contraires aux bonnes mœurs, sont, par là même, contraires à l'ordre public. Mais, en dehors de cette hypothèse, on ne voit pas comment elles pourraient mériter ce reproche. Il y a clause contraire aux bonnes mœurs en cas de dol, car sem-

(1) M. Labbé (S. 76.1.337) en donne comme preuve ce passage du « Nouveau Denizart » : « La faute grossière est assimilée au dol. D'où il suit que les parties qui contractent ne sont pas plus libres de se décharger de répondre des fautes grossières que de répondre du dol ». « Ce qui implique la faculté de s'affranchir des suites de toute faute non grossière. »

(2) Labbé, Notes S. 76.1.337 et 85.1.409. — Il soutient la même opinion aux *Annales de droit commercial*, 1886.1, 185 et suiv. et 251 et suiv., quand il dit, à propos des dommages causés aux choses : Le délit embrasse des faits odieux, mais il s'applique aussi à des fautes qui ne révèlent aucune intention méchante de leur auteur. « Les parties peuvent donc aggraver, elles peuvent alléger la responsabilité du droit commun ; elles le peuvent que la faute (pure de tout dol), consiste en un acte ou en une omission de soins. » V. encore : *Revue critique*, 1886, p. 434 et suiv. — Qu'y a-t-il de contraire à l'ordre public, a-t-on observé bien souvent, dans la convention, aux termes de laquelle deux propriétaires voisins se dispenseraient des dommages-intérêts que la loi met à leur charge, à raison des dégâts causés par les lapins de garennes aux récoltes de leurs propriétés ?

(3) Willems, *Revue générale*, 1895, p. 305-306 ; Cass., 15 mars 1876, S. 76.1.337 ; Lyon-Caen, note S. 87.1.121 ; Fuzier-Herman et Darras, sur les art. 1382-83, nos 1365 et suiv.

blable clause encouragerait la mauvaise foi en assurant d'avance l'impunité. Bref, les clauses restrictives doivent être admises aussi bien pour dommage causé aux personnes qu'aux biens, avec cette restriction qu'on ne peut jamais s'exonérer de son dol ou de la faute lourde y assimilée. L'immoralité de la convention ne réside pas dans la nature du dommage qu'il s'agit de réparer, puisque la réparation, quelle qu'en soit la source, se résout habituellement dans l'allocation d'une somme d'argent ; l'immoralité réside, au contraire, dans le degré de gravité de la faute, dont on pourrait s'exonérer ; se donner le droit de commettre une faute lourde ou un dol est toujours illicite ; mais régler d'avance les suites civiles d'une étourderie ou d'une légèreté éventuelle, qu'elle se rapporte aux personnes ou aux choses, c'est toujours transiger sur un fait moralement peu grave. Nous ne voyons là rien de contraire à l'ordre public. » M. de Courcy (1) arrive à la même conclusion en se servant comme principal argument de la validité de l'assurance des fautes. En dehors de la clause qui aurait pour objet d'affranchir un débiteur de sa faute lourde, il croit que toute responsabilité peut être diminuée ou écartée par une convention conclue à l'avance, sans tenir compte d'une distinction entre faute contractuelle et faute délictuelle, qui lui paraît futile. Quant à M. Robin (2), partisan lui aussi de l'unité de nature de la responsabilité, il admet la liberté des conventions d'irresponsabilité.

M. Boutaud signale une opinion qui a proposé de restreindre la prohibition des clauses d'exonération, aux seules fautes qui entraînent contre leur auteur la condamnation à une peine (3) : la clause de non-responsabilité ne tomberait que devant un délit, c'est-à-dire un fait que la loi incrimine et punit ; la responsabilité civile serait si étroitement liée à la responsabilité pénale qu'elle coïnciderait toujours avec elle. Un fait punissable engendre presque toujours deux actions, l'action publique en application de la peine qui rassure la société et l'action civile en réparation du dommage causé à la victime. La volonté des particuliers est certainement impuissante à mettre obstacle à l'exercice de l'action publique ; une clause expresse du contrat aura-t-elle ou non la vertu de paralyser, non pas l'action du ministère public, mais l'action civile en dommages-intérêts de la personne lésée ? La circonstance que la loi assimile l'une de ces actions à l'autre au point de vue de la prescription et permet de les rapprocher au point de vue de la compétence a été invoquée pour prétendre, par une généralisation hardie, qu'elles sont presque en tout, régies par les mêmes principes. Mais, objecte

(1) De Courcy, *Questions de droit maritime*, t. II, p. 75 et t. IV, p. 435 à 441 ; *Le droit et les ouvriers*, p. 49, 66, 77, 82.

(2) Robin, *De la responsabilité*, p. 45.

(3) V. notamment une dissertation anonyme au journal *La Loi*, numéros du 6 au 9 mai 1885.

M. Boutaud, cette étroite connexité, est loin d'être complète. Combien de fois la responsabilité civile n'existe-t-elle pas sans responsabilité pénale, l'action publique et la réparation pénale ne pouvant atteindre et frapper les personnes juridiques. Une société n'est pas pénalement responsable. Un particulier ne répond pas devant la justice répressive, des fautes de ses employés, s'il n'est lui-même coupable d'une faute suffisante pour entraîner la condamnation. Enfin, toute faute, qui cause à autrui une blessure ou même la mort, n'engendre pas la responsabilité pénale. D'une part, en effet, l'énumération des articles 319 et 320 du Code pénal est limitative ; d'autre part, les tribunaux ne prononcent une peine contre l'inculpé que si sa faute a un certain degré de gravité. Dans toutes ces hypothèses, et elles embrassent la majorité des accidents, l'exonération serait donc licite. En quoi cependant la victime serait-elle moins à plaindre ?...

Si on veut éviter les négligences coupables, car il y en a, c'est leur auteur même qu'il faut frapper, non pas l'employé surchargé de travail, mais celui qui a lésiné sur les frais nécessaires pour une bonne installation de son matériel et à qui par suite remonte la responsabilité. Et si on le fait avec une impartiale sévérité, tempérée par une équitable indulgence pour des inattentions et des imprudences souvent excusables, on n'aura pas à craindre que la clause d'exonération soit la source d'abus.

Si donc on veut être logique, il faut prohiber toujours la clause d'exonération et la loi actuelle ne permet pas de le faire ; ou bien on en admettra dans tous les cas la validité, tant qu'elle ne s'applique pas aux fautes intentionnelles (1) : La circonstance que le fait est érigé en délit punissable ne doit aucunement être prise en considération. C'est la solution qu'adopte M. Boutaud.

(1) Boutaud, *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, p. 332-333. — « Invoquer l'ordre public, dit M. Deschamps (*Responsabilité civile des incapables*, n° 38, p. 86), c'est oublier qu'il est uniquement question de l'obligation civile de réparer ; c'est l'intérêt privé qu'il s'agit de sauvegarder, qu'il y ait ou non contrat ». — L'ordre public, pense aussi M. Boutaud, n'est pas *a priori* plus atteint par la faute délictuelle que par la faute contractuelle : « Il est vrai que psychologiquement, la faute contractuelle est de même nature que la faute délictuelle. L'une et l'autre sont la violation d'un devoir. L'une et l'autre doivent engendrer la responsabilité. Mais précisément, parce qu'elles sont de même nature, l'une ne porte pas plus atteinte à l'ordre public, que l'autre ; et s'il en est différemment dans certaines hypothèses, c'est qu'un intérêt d'ordre différent vient s'ajouter à ce qui fait la base de la faute en droit privé, c'est-à-dire à la lésion du droit d'autrui. Mais tant que cet élément extrinsèque n'intervient pas, la faute extra-contractuelle reste d'intérêt privé, au même titre que la faute commise dans l'exécution d'un contrat. La règle *alterum non lædere* s'impose aussi impérieusement au co-contractant qu'à un tiers quelconque... » *op. cit.*, n° 23. Et il n'est pas plus immoral de manquer à une obligation légale qu'à la parole donnée.

Pour en finir avec le système délictuel, il nous faut remarquer que si beaucoup d'auteurs ne croient pas possible d'échapper conventionnellement à la responsabilité, la clause de responsabilité limitée, qui n'écarte pas le principe de la réparation, leur paraît valable dans ce système comme dans le système contractuel : « S'il résulte de la conception délictuelle que la clause excluant la responsabilité est nulle, il n'en résulte pas que celle qui la limite au maximum d'une somme est nulle : le voiturier ne se décharge pas de sa faute en limitant sa responsabilité ; il réduit simplement la créance que les parties pourront avoir contre lui, limite sa responsabilité de manière à ne pas être tenu de toutes les suites d'un accident, et en même temps, écarte les difficultés qui pourraient se produire sur le montant des dommages causés » (1).

SECTION II. — Les conventions d'irresponsabilité dans le système contractuel.

§ 1. — Licéité des clauses modificatives ou suppressives de la responsabilité contractuelle.

Les parties au contrat de transport peuvent, au lieu de traiter aux conditions de la formule du contrat, y ajouter une clause pénale ou y introduire une clause d'affranchissement. La question de leur validité n'a pas cessé d'être discutée. Elle réside toute dans la combinaison de deux articles du Code civil et dans l'interprétation et les déductions qu'on en tire : l'article 1134 portant que « les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites », et l'article 6 disant qu'« on ne peut déroger par des conventions particulières aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs » (2).

Le principe de la liberté des conventions ne pourrait évidemment aboutir à promettre à l'avance à quelqu'un de le tenir indemne de tout dommage corporel commis avec intention. « Il ne nous est pas permis de disposer de notre vie, comme nous disposons de nos autres biens. Nous ne pouvons autoriser personne à mettre fin à nos jours, fût-ce pour nous délivrer de maux intolérables, et achever un martyr trop long à finir. La jurisprudence y voit un crime. Nous l'approuvons sans réserve » (3). Il est donc certain que le voiturier ne peut valable-

(1) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du contrat de louage*, n° 2607.

(2) Le vague qui plane sur la notion d'ordre public est pour beaucoup dans ces incertitudes. — Voir Alglave : « La notion de l'ordre public », *Revue pratique*, t. XXV, p. 444 et 524.

(3) Boutaud, *op. cit.*, p. 327 et suiv. ; Garraud, *Traité de droit pénal*, t. IV, n° 313 ; Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité*, p. 62 et suiv. La loi, dit-il, m'impose le respect de votre personne. Puis-je convenir avec vous que je ne serai pas responsable de la blessure, de la maladie ou de la mort occasionnées par un acte volontaire ou par ma faute, par une absence de précautions ? Non.

ment stipuler l'exonération de ses fautes intentionnelles : or le dol, résidant dans l'intention, ne se prouve pas, il ne peut que se présumer, et la faute lourde le fera présumer.

Faut-il donner la même solution lorsque la faute, tout en restant volontaire, ce qui est une condition même de son existence, n'est pas intentionnelle ? Ne peut-on, en matière contractuelle se décharger à l'avance d'aucune faute, en dehors du dol et de la faute lourde y assimilée ? La disposition de la loi imposant le respect de la personne d'autrui est-elle à ce point impérative qu'on ne puisse convenir avec quelqu'un qu'on ne sera pas responsable de la blessure, de la maladie ou de la mort occasionnées par sa faute excusable, par une absence de précautions ? Ce qui rend en notre matière ce problème particulièrement délicat, c'est qu'en dehors même de tout contrat, les dispositions des articles 1382 et suivants viennent sanctionner de pareils faits.

En principe, s'il est défendu de se soustraire par contrat aux conséquences de sa propre faute délictuelle, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de s'affranchir des conséquences civiles de la faute d'autrui : on peut convenir qu'on ne répondra pas des fautes d'une autre personne. En conséquence et *a fortiori*, puisqu'on est en matière contractuelle, lorsque l'entrepreneur de transports joue le rôle de commissionnaire, il peut convenir qu'il ne sera pas responsable des fautes imputables aux voituriers qui lui succèdent dans l'opération du transport (1). Nous avons dit déjà que l'article 1384 du Code civil, vient déroger à ce principe général lorsqu'il déclare tout maître ou commettant tenu du dommage causé par ses domestiques ou préposés : ce texte, correspondant pour la faute des préposés du voiturier, à ce qu'est l'article 1382 pour sa faute personnelle, la difficulté que nous avons à élucider se présente dans les mêmes termes.

(1) L'article 98 du Code de commerce le dit expressément pour ce qui concerne le transport des marchandises. — Les Compagnies de chemins de fer, quand elles délivrent des billets pour une destination située hors de leur réseau, précisent quelquefois leur situation et expliquent qu'elles n'entendent pas assumer la responsabilité du commissionnaire (*Livret-guide officiel des Compagnies de chemins de fer*, 1895, p. 67). Pour ceux qui admettent la responsabilité des commissionnaires pour tous accidents survenus au cours du transport des personnes, et qu'ici encore la convention de ducroire est sous-entendue, cela constitue bien une clause restrictive de leur responsabilité. La question est pour nous d'un moindre intérêt, puisque nous avons admis que la responsabilité du commissionnaire originaire, telle qu'elle découle d'une clause de ducroire légalement sous-entendue dans le contrat de transport des marchandises, ne saurait être étendue au transport des voyageurs. Nous avons cependant laissé à la charge du premier voiturier la responsabilité de tout accident survenu pendant le transport, jusqu'à ce qu'il ait prouvé une faute du voiturier substitué. La clause dont s'agit conserve donc sa raison d'être, puisque le commissionnaire ne pourrait plus être poursuivi qu'à condition de préciser une faute à sa charge.

1. — *Une première opinion refuse toute efficacité aux clauses exclusives ou limitatives de la responsabilité contractuelle.*

« On ne peut s'exonérer même de ses simples fautes — c'est M. Labbé (1) qui parle, — si le préjudice porte sur la vie ou l'intégrité de la personne. Il n'est point permis au voiturier et au voyageur de convenir que le voiturier ne sera pas tenu du mal fait aux voyageurs par la négligence de lui-même ou de quelques-uns de ses agents. »

« Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précaution est une lésion d'ordre public (2) que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites », dit M. Saintelette. « Sous aucun prétexte, d'aucune façon, en aucune mesure, vous ne pouvez valablement consentir à ce que je vous empoisonne, vous blesse et vous rendre malade. Votre consentement le plus positif n'empêchera pas que, ce faisant, je commette un désordre, un attentat. Aucun pouvoir n'a le droit de m'y autoriser. Toute clause par laquelle on chercherait à se soustraire, si peu que ce soit, à l'obligation d'éviter la moindre imprévoyance ou la plus légère imprudence serait de nul effet » (3). « L'intérêt supérieur qui s'attache à la sécurité même des voyageurs, dit à son tour M. Chauveau, empêche le voiturier de pouvoir s'exonérer d'une obligation aussi grave, aussi importante, aussi nécessaire. Ainsi, non seulement le voiturier accepte l'obligation que le voyageur entend mettre à sa charge, mais il ne peut pas la refuser ! Cette obligation n'est pas simplement de la nature du contrat de transport, elle est de son essence même lorsqu'il s'agit du transport des voyageurs » (4).

(1) Labbé, note S. 85.1.409. Voir aussi : note au même recueil, 92.1.313.

(2) Ne fût-ce que pour cette raison, toute utilitaire, que le voyageur mutilé et sans secours, retombe à la charge de la société, ne pouvant plus pourvoir à sa subsistance, tandis que la perte de ses biens ne lui enlève jamais sa faculté de travail.

(3) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 103 et 169. — Notons qu'en matière contractuelle, M. Saintelette (p. 25), part d'un principe opposé à celui qu'il professe en matière délictuelle. Il laisse toute liberté aux parties pour régler la « garantie » selon leurs intérêts. Le dol qui, d'après lui, est un générateur nouveau d'obligation, distinct du contrat, étant réservé, toute clause élisive ou limitative est licite : tel est son principe. Mais il ajoute aussitôt : il y a exception pour le préjudice à la personne, par le motif que tout ce qui touche à la personne est d'ordre public.

(4) Chauveau, note dans les *Pandectes françaises*, 1892.2.129. En ce sens : Labbé, *Revue critique*, 1886, p. 433 et s. ; Saleilles, *Théorie de l'obligation*, n° 332 ; Demangeat, *Revue pratique*, t. XLV, 1884, p. 558 ; Pic, *Traité de législation industrielle*, p. 366 ; Sauzet, *Revue critique*, 1883, p. 639. — Pour le transport des marchandises même, jusqu'en 1874, la jurisprudence prononçait la nullité complète des clauses par lesquelles un voiturier se déchargeait de la responsabilité de ses fautes ou de celle de ses employés, telle qu'elle est formulée par l'article 1784 du Code civil (et qu'on croyait renfermer une présomption de faute exorbitante du droit commun), les déclarant contraires à l'ordre public pour ce motif qu'elles encouragent la négligence en la laissant impunie et présentent ainsi

« Précisément parce qu'elle est protégée par la loi d'ordre public, la sûreté des personnes, à la différence de la sécurité des choses, ne se gradue pas. Elle est ou elle n'est pas ; on ne la garantit pas à demi ou contre certains périls seulement. Un exploitant de chemins de fer ne pourrait, par exemple, se soustraire à la garantie des accidents causés par l'état de la voie, ou des accidents causés par les défauts de son matériel ou les imprudences de son personnel. » Toute clause qui conférerait à un individu une immunité complète ou même partielle, à raison de ses imprudences ou de ses négligences, provoquant de semblables dommages, est nulle et de nul effet.

M. Sainctelette ne permet de modifier en l'amoindrissant la responsabilité du voiturier qu'en ce qui concerne la tâche de la preuve et la charge des accidents sans cause connue : dans la même disposition par laquelle il interdit aux parties de transiger sur la réparation des accidents dont les voyageurs seront éventuellement victimes ou de renoncer à réparation, il leur reconnaît le droit de mettre par une convention spéciale, la preuve de la cause de l'accident à la charge du voyageur plutôt que du voiturier : aucun principe d'ordre public ne s'oppose à la validité d'une telle clause (1). Cela est tellement vrai qu'en matière délictuelle, la charge de la preuve incombe à la personne qui invoque la faute.

2. — Une seconde opinion en reconnaît la validité.

Il semblerait cependant que, dans le système contractuel, on doive être unanime à admettre la validité des clauses qui limitent et peuvent aller jusqu'à éteindre la responsabilité du voiturier.

Du moment que la responsabilité résulte du contrat de transport, ce contrat peut la réglementer. La convention des parties doit être libre de limiter à l'avance le chiffre de l'indemnité, par une clause pé-

de véritables dangers, v.g. : Cass., 26 janvier 1859, S. 59.1.316 ; 26 mars 1860, S. 60.1.899. — M. Sourdat (3^e éd., nos 994, 995, 1079) se prononce aussi pour l'inefficacité absolue de la clause d'affranchissement dans le transport des choses : « Les stipulations les plus formelles seraient inutiles. Expresses ou tacites, ces conventions tendraient à affranchir les Compagnies de leurs propres fautes ou de celles de leurs agents, ce qui revient au même, à couvrir même des soustractions et de véritables délits. » En ce sens : Desjardins, *Traité*, II, n° 276 ; Laurin et Cresp, I, p. 638 et s., IV, p. 86 ; Pardessus, *Cours de droit commercial*, t. II, nos 542 et 566 ; Massé et Vergé, t. IV, § 709, n° 11 ; Aubry et Rau, IV, p. 521, § 373, n° 18 ; Boistel, nos 562 et 1184 ; Duverdy, n° 30 ; Laurent, t. XVII, n° 40 ; Bravard et Demangeat, t. II, p. 358.

(1) M. Thaller qui, en 1886 (*Annales de droit commercial*, p. 251) admettait bien à la rigueur qu'on puisse s'exonérer des fautes contractuelles, vient tout récemment de donner son adhésion à cette opinion. Nous lisons en effet, dans son *Traité de droit commercial*, n° 1204 : « Il est d'ordre public qu'on réponde de ses fautes. Que la dette ait sa base dans la loi ou dans une convention, il est inadmissible que le débiteur se procure l'immunité, en écartant les suites de ses actes répréhensibles. Mais il n'est pas d'ordre public que le débiteur soit présumé coupable. On peut convenir que c'est la force majeure qui se présumera. »

nale, ou d'exclure tous dommages-intérêts, par une stipulation de non-garantie. Il est normal que deux contractants puissent augmenter ou restreindre la sanction naturelle de leurs obligations, s'entendre pour fixer les limites d'une responsabilité qu'ils auraient pu ne pas faire naître (1). Ce que la volonté peut créer, elle peut le défaire. En l'absence de textes prohibitifs, il faut donc décider la validité des clauses exonérant le voiturier de la responsabilité de ses propres fautes comme de celles que commettraient ses préposés.

L'argument tiré de l'article 6 n'a que faire ici. « Sans doute, personne ne peut stipuler l'impunité de dol : toute permission de commettre des dols futurs serait immorale (2), et tomberait sous le coup de l'article 6 du Code civil. Il en serait de même pour la faute lourde, car de tout temps la faute grossière a été assimilée au dol (3). Tout cela est vrai, continue M. Planiol, mais n'entrave en rien, comme le remarque M. Labbé, la faculté de s'affranchir des suites de toute faute non grossière » (4).

Pourquoi ne pourrait-on pas s'exonérer à l'avance de la responsabilité des fautes légères ? Et qu'importe à la morale publique ou à l'ordre public qu'une disposition spéciale du contrat dispense le

(1) Voir sur ce point la lumineuse démonstration de M. Boutaud (*op. cit.*, p. 215 à 222), où il établit que tous les principes généraux de notre droit conduisent à cette conclusion, que les conventions peuvent étendre ou restreindre la responsabilité encourue par un débiteur qui n'exécute pas son obligation. Il ne s'agit nullement de dispenser le débiteur de remplir ses obligations ; il s'agit simplement de définir ces obligations elles-mêmes et de dire jusqu'à quelles limites elles s'étendent. Quand même la responsabilité du voiturier serait d'ordre public, il ne faut pas oublier que sa mesure se trouve dans le contrat, car elle dérive d'un droit dont la volonté des parties a seule fixé l'étendue.

(2) A proprement parler même, il n'y a pas obligation quand son objet peut disparaître d'un moment à l'autre, quand le débiteur peut à son gré tenir sa promesse ou la violer : par définition, l'obligation est un lien de droit qui astreint le débiteur à accomplir une prestation déterminée ; l'autoriser à se soustraire à l'exécution de sa promesse, sans qu'il soit astreint à payer des dommages-intérêts, serait lui réserver la faculté d'agir, s'il le veut, anéantir son obligation même. Les conventions doivent être exécutées de bonne foi ou elles ne sont plus des conventions. Il y a contradiction à s'engager et à se procurer en même temps le moyen de ne pas exécuter ou de mal exécuter sa promesse. Le contrat serait nul au surplus, parce qu'il n'engagerait pas le débiteur et tomberait sous le coup de l'article 1174, qui dispose : « Toute obligation est nulle, lorsqu'elle a été contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige. »

(3) M. Sainctelette (n° 11) conteste que la faute lourde soit équipollente au dol.

(4) Planiol, *Revue critique*, 1888, p. 285 ; Larombière, sous l'article 1137, n°s 12 et 13 ; Sarrut, dissertation au D. 90.1.210 : « Il semble que les considérations de morale, d'ordre public, sont rationnellement limitées aux faits intentionnels qui confinent aux délits, le dol, la faute lourde, assimilable au dol. » Et s'il se prononce pour la validité de la convention d'irresponsabilité seulement jusqu'à la limite du dol ou de la faute lourde personnelle au débiteur, il l'admet sans restriction lorsqu'il s'agit de la faute des préposés.

transporteur de la vigilance ordinaire et l'autorise à commettre, sans engager sa responsabilité, les fautes courantes qui n'impliquent aucune fraude ?

« Ici, il est impossible de soutenir, dit M. Boutaud (1), que l'exonération des fautes non intentionnelles conduit à disposer de sa vie, en la remettant entre les mains d'un tiers, ce qui est interdit. Celui qui bénéficie d'une clause de non-responsabilité, pour les fautes de cette nature, reste tenu de prendre toutes les précautions que le droit commun lui impose. S'il essaie de s'y soustraire, parce qu'il est exonéré, il devient coupable d'un véritable dol, et il n'a pu d'avance stipuler l'immunité de sa faute intentionnelle... » Celui qui consent une exonération des simples fautes ne dit pas à son co-contractant : « Faites de moi ce qui vous plaira : quoi qu'il adviene de moi, il ne vous sera rien réclamé de mon chef. » Mais il lui dit : « Vous pouvez commettre des imprudences ou des maladresses, je le sais. J'en accepte d'avance les conséquences, mais à une condition, c'est que vous n'agirez pas frauduleusement. Vous continuerez à prendre les précautions que vous prenez pour tous les autres : si vous les négligez pour moi, je me réserve le droit de vous demander compte des dommages que vous m'aurez ainsi causés. Mais si les ayant prises, elles restent inefficaces, si elles ne parviennent pas à écarter de moi tout préjudice, je veux bien ne pas vous en demander réparation. » Qu'y a-t-il de choquant dans ce langage ? Qu'y a-t-il d'alarmant pour l'ordre public si, au lieu de le faire tenir par un propriétaire pour ses marchandises, nous le lui prêtons pour ce qu'il a de plus précieux, son propre corps ? « Le débiteur exonéré de ses fautes, nous ne saurions trop insister sur ce point généralement perdu de vue parce que l'on confond l'exonération des fautes avec la restriction des obligations, le débiteur qui stipule l'immunité de ses fautes, disons-nous, reste tenu de prendre les mêmes soins que si aucune convention dérogatoire au droit commun n'était intervenue. »

On ne voit donc pas comment la protection de la vie humaine exige la nullité des clauses de non-garantie, question de sentiment mise à part. A moins qu'il ne faille tenir pour certain qu'en prohibant absolument toute clause de non-responsabilité, on augmente la sécurité du voyageur comme on la diminue en validant les clauses de ce genre. Le voiturier qui aura obtenu une clause d'exonération, dit-on en ce sens, « diminuera son personnel, restreindra ses frais les plus indispensables, emploiera des moyens de locomotion défectueux et occasionnera ainsi de véritables désastres. Le danger s'accroîtra encore dans les transports maritimes. Echappant à tout contrôle, le capitaine pourra commettre les actes de baraterie les plus criminels, sans qu'un témoin puisse établir sa culpabilité. Le plus souvent, il agira sur l'or-

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 327 et suiv.

dre de l'armateur lui-même... il faut toujours compter avec l'appât du gain, qui fera oublier les précautions les plus nécessaires. Et c'est la vie des passagers, la vie de tout un équipage qui est mise en péril ».

Le reproche d'immoralité qu'on essaierait de tirer de cette observation à l'encontre de la clause d'irresponsabilité est sans fondement sérieux : il serait justifié si elle autorisait à nuire sciemment au voyageur ; mais elle ne fait que tenir quitte celui qui par imprudence ou maladresse, donc sans être coupable, manque d'exécuter son contrat ; la clause ne couvre pas le vice, mais uniquement les défauts inhérents à la nature humaine. Nous avons vu même que cette clause au contrat n'impliquait aucune restriction au degré de soins dont est tenu le voiturier, ne modifiait ou ne diminuait en rien son obligation de prendre pour le transport des personnes plus de précautions que pour le transport des choses, que tout relâchement intentionnel et calculé devait être considéré comme une violation de la convention et que toute négligence motivée par l'existence de cette clause est un véritable dol engageant par le fait même sa responsabilité. On peut concevoir cependant un certain relâchement qu'entraînerait l'exonération et qui ne peut être atteint comme faute intentionnelle.

Mais cette incurie qu'on redoute est-elle vraiment à craindre autant qu'on le dit ? « Les voituriers gardent un intérêt de premier ordre à donner à leurs affaires tous les soins qu'ils doivent y apporter. La clientèle n'abonde pas chez le voiturier négligent. Exonérés ou non des conséquences de leurs fautes, ils veillent sur leur personnel, améliorent leur matériel, multiplient les mesures préventives contre les accidents de toute nature. Ce n'est pas la philanthropie qui les y pousse, c'est leur intérêt exclusif. Mais, par une heureuse harmonie, leur intérêt leur fait une obligation de veiller à l'intérêt des autres. Et il le faut bien, puisque, s'ils négligeaient intentionnellement les obligations qui leur incombent, malgré la clause d'exonération, ils seraient tenus à réparation » (1). L'armateur, par exemple, est directement intéressé à entretenir son navire en bon état, à choisir des préposés aptes à remplir la mission qu'il leur confie, il y apportera le plus grand soin ; dans certains cas même, la faute ou la négligence du personnel du bord aura pour effet de compromettre sa propre sécurité, ce qui est la meilleure incitation à la diligence.

Bien plus, l'auteur d'un accident en est toujours pénalement responsable si sa malveillance est constatée ; or, quand l'accident aura entraîné la condamnation pénale, en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal (dont l'application sera ici fréquente, à raison même du système préventif dont nous avons parlé), la faute du voiturier sera certainement qualifiée par le juge civil de faute grossière ou dolosive, de telle sorte que la stipulation d'irresponsabilité demeurera sans effet.

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 424-425.

Il suffit même parfois, pour que le voiturier encoure une peine, que l'inobservation d'une prescription réglementaire soit établie (1). On ne saurait en aucun cas éluder ni modifier l'application des peines que la loi édicte dans l'intérêt social. La crainte d'une responsabilité pénale dont aucune convention ne saurait préserver, sera très suffisante pour garantir la sécurité des personnes transportées.

Le danger que pourrait courir le voyageur du fait du transporteur est donc conjuré par cette considération que, la clause d'exonération des fautes ne donnant pas au voiturier le droit d'être négligent, il risque d'y perdre et même d'encourir une double poursuite civile et pénale si l'on découvre qu'il y a des fautes intentionnellement commises par lui dans l'exécution de son contrat.

L'exonération directe peut diminuer l'intérêt à la conservation ; elle ne crée jamais l'intérêt à la perte.

Et par là, elle est infiniment moins dangereuse que l'assurance des fautes, et cependant, chose curieuse, « l'assurance des fautes, qui soulevait tant de réprobation au début même de ce siècle, est aujourd'hui admise à peu près sans difficulté, tandis que la clause d'exonération, dont on ne discutait guère la validité, par respect pour la tradition romaine, est actuellement l'objet des plus vives attaques ».

Dès lors, les auteurs qui voulaient faire admettre la clause d'exonération se sont efforcés de démontrer que la clause de non-garantie stipulée par le voiturier n'est qu'une assurance contractée par lui. Il pourrait s'adresser à une Compagnie d'assurance et convenir qu'elle prendra en charge les risques d'accidents, pourquoi ne pourrait-il pas passer la même convention avec le voyageur lui-même ? Le voyageur devient ainsi son propre assureur (2). S'affranchir de la responsabilité de ses fautes en se dérochant à l'action ou en se ménageant un recours, par un pacte exprès ou par un contrat d'assurance, dit M. de Courcy, c'est tout un. « Sans doute, la prime que paie l'assuré forme la contre-

(1) Nous faisons allusion ici à la théorie des délits contraventionnels, existant en l'absence de toute intention criminelle, que quelques auteurs et la jurisprudence ont parfois appliquée : a) aux voyageurs en chemin de fer dépourvus de billet (Hubert, *Annales de droit commercial*, 1894, p. 32; Cass., 12 avril 1889, D. 91.1.306. — Pour plus amples détails et références, voir de la Gorce, *op. cit.*, p. 70 et suiv.) ; b) aux accidents et collisions en mer trouvant leur cause dans « toute infraction aux règles prescrites sur la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment » (art. 2, loi du 10 mars 1891), et ces termes très compréhensifs embrassent toute espèce de faute susceptible d'entraîner un abordage. M. Sarut, note D. 99.1.74, conteste que les infractions prévues par la loi du 10 mars 1891 soient contraventionnelles ; M. Levillain, note D. 99.1.465 n'ose l'approuver. — S'il faut en croire M. Villey (« Intention en matière pénale », *France judiciaire*, novembre 1886 ; « Fin des délits contraventionnels », *France judiciaire*, septembre 1886 ; notes S. 76.1.89 et 233 ; 85.1.401 ; 86.1.233 ; 87.1.41), la théorie des délits contraventionnels est de tous points erronée.

(2) Guy, *De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle*, p. 190.

partie de la garantie qu'il stipule, mais, dans la réalité des faits, le contractant qui dégage sa responsabilité par une clause spéciale exige évidemment, pour la rémunération de ses services, un prix moins élevé ; la réduction de prix qu'il consent équivaut à la prime versée par l'assuré » (1). Il faut établir une assimilation complète entre les dommages de la responsabilité desquels nous pouvons nous affranchir et les dommages contre lesquels nous pouvons nous faire assurer, interdire l'assurance des fautes, ou permettre une stipulation de non-responsabilité.

« Pour l'auteur de la faute, surtout, dit M. Labbé (2), l'identité du résultat obtenu dans les deux cas, à savoir l'exonération, doit conduire à la similitude des règles juridiques. On doit mettre sur le même rang l'assurance et tout autre pacte. En principe l'homme peut, soit en contractant avec ses semblables, par un pacte exprès, soit au moyen d'un contrat d'assurance, s'affranchir de la responsabilité de ses fautes, excepté de ses fautes lourdes. On craint que le voiturier assuré ne se relâche de sa diligence : mais certains contrats d'assurance obvient à ce danger en exigeant que l'assuré soit son propre assureur pour une partie du dommage. En outre, les juges doivent assimiler à une faute lourde un relâchement systématique à la diligence habituelle à raison du fait même de l'assurance. Ainsi peut-on conjurer le péril sans renoncer aux bienfaits de l'assurance qui préserve l'homme de l'infortune, même de celle qui a sa source dans des fautes difficiles à éviter. »

Il est d'ailleurs incontestable que dans notre législation moderne, le contrat d'assurance, sanctionné sous ses manifestations les plus diverses par une jurisprudence constante, offre à l'assuré un moyen de se soustraire à la responsabilité pécuniaire de ses fautes.

L'argument tiré de l'analogie avec l'assurance nous semble cependant moins probant qu'on ne pourrait le croire au premier examen ; sans doute, la non-responsabilité ne rend pas forcément celui qui en bénéficie plus imprudent ou plus négligent que s'il était assuré, car s'il n'a pas à redouter un découvert, comme par exemple celui qui résulterait d'une assurance insuffisante, par contre, nous avons dit à quoi l'exposait un accident ; sans doute, le voiturier exonéré de la responsabilité ne peut, ni plus ni moins que l'assuré diminuer volontairement la diligence promise ; sans doute enfin le créancier qui renonce à exiger du débiteur la réparation d'une faute, prend à sa charge le dommage résultant de cette faute et fait l'équivalent d'une assurance ; mais c'est au regard du débiteur, de la victime, que l'opération est essentiellement différente : quand l'auteur de la faute est assuré, la victime garde son droit à l'indemnité, elle le perd au contraire par la clause d'exonération (3). Si celle-ci était valable, le voyageur blessé se

(1) Sarrut, Dissertation au Dalloz, 1890.1.210.

(2) Labbé, notes S. 76.1.337 et 85.1.411.

(3) « Au point de vue juridique, l'assurance contre les effets de la responsabilité

trouverait dénué de toute ressource, tandis que le contrat d'assurance contractée par le voiturier ne touche qu'au rapport entre le voiturier et l'assureur, et laisse complètement en dehors les rapports du voiturier avec le voyageur. De ce qu'on peut faire retomber sur un tiers la responsabilité de ses fautes, il ne s'ensuit pas qu'il soit permis de s'en décharger directement sur celui qui est la victime immédiate de la faute commise, car de graves considérations sociales viennent ici compliquer le problème juridique.

Ce que M. Thaller (1) a très judicieusement mis en lumière, analysant clairement l'analogie, puis formulant de façon saisissante l'objection qui s'oppose à l'assimilation : « Décomposons la clause, dit-il : on y trouve une assurance de responsabilité greffée sur un contrat de transport : a) Le transporteur traiterait aux conditions du droit commun, supposons-le. Il répondrait de ses fautes ou de celles de ses proposés. Mais il ne veut pas courir ce risque. Il pourrait le passer à une Compagnie d'assurances, à la condition de lui verser une prime qui réduirait d'autant son bénéfice sur le prix de transport. Mettons qu'il ait fait ce deuxième contrat. En cas de pertes, d'avaries, etc., il obligera son assureur, aux termes de la police, à prendre fait et cause pour lui vis-à-vis de l'expéditeur. L'indemnité résultant de la faute sera payée par un tiers. Le voiturier n'aura pas eu à en faire les frais ; b) Or c'est justement ce qui se passe dans la clause de non-responsabilité. Le transporteur choisit l'expéditeur en personne pour être son assureur. L'expéditeur accepte ce rôle. Il s'ensuit que celui-ci touche une prime qui vient en déduction du port et qui le rend moins lourd. Il s'ensuit également que, l'accident survenu, le transporteur renvoie l'expéditeur à se réclamer l'indemnité à lui-même. C'est conséquent : le propriétaire du colis a pris à sa charge l'indemnité provenant de la faute du voiturier. Aussi, dans ce déplacement de risques, est-ce lui qui doit en subir le règlement.

« Cette assimilation de la clause de non-responsabilité à une assurance n'est pas absolument décisive. On ne peut faire d'une personne un assureur que lorsqu'elle a conscience d'en tenir l'emploi. Or il est au moins douteux que les expéditeurs, qui souscrivent une pareille stipulation, cherchent à assurer leur contre-partie. Ce serait en tout cas une assurance contraire à la technique moderne de ce contrat. Il exige

diffère d'une clause d'exonération en ce qu'elle ne supprime pas la responsabilité : elle la suppose au contraire pour en réparer les suites. Ce contrat, étranger à la victime (*res inter alios acta*), n'altère pas sa situation et ne l'empêche pas de compter (comme le veut l'ordre public) sur la réparation des dommages auxquels elle est exposée. Au point de vue pratique, l'assurance par un tiers laisse subsister pour l'assuré un intérêt à être diligent... il n'en est pas ainsi de la clause d'irresponsabilité consentie sous quelque forme que ce soit par la victime éventuelle elle-même. »
D. Rép. Supp., V^o Responsabilité, n^o 253.

(1) Thaller, *Traité de droit commercial*, n^o 1202.

un fonds de primes, ou en d'autres termes la multiplicité des risques semblables souscrits par un même assureur. L'assurance doit distribuer un risque, sans priver la victime du pouvoir de se faire indemniser : ici c'est bien à une privation d'indemnité qu'on aboutirait » (1).

On ne peut pas marquer plus nettement la nature différente de ces deux institutions ; d'où il découle qu'on ne saurait tirer argument de ce qu'il est permis de se garantir au moyen d'une assurance contre les suites d'une responsabilité, pour conclure qu'on peut par là-même, s'exonérer directement de cette responsabilité par un pacte conclu avec la partie éventuellement appelée à s'en prévaloir (2).

(1) Et ailleurs M. Thaller écrit : « Il n'est pas vrai de dire que le débiteur s'exonère de sa responsabilité en l'assurant : il la fait partager à d'autres personnes dans le même cas que lui : c'est un bel exemple de solidarité. S'il s'assure, il entre aussi comme contribuable dans l'assurance des autres. L'exemption stipulée de responsabilité ne peut aucunement se ramener à cette notion, dans le fond, très généreuse. » *Préface de l'ouvrage de M. Boutaud*, p. 6. — V. aussi les judicieux développements que donne M. Saintelette, *op. cit.*, p. 244 à 247.

(2) M. Boutaud (*op. cit.*, p. 330-331), maintient cependant l'assimilation : « L'objection porte à faux, dit-il. Que reproche-t-on à la clause d'exonération ? De diminuer le zèle pour les précautions à prendre. Nous opposons l'existence d'une institution dont le résultat est le même. On nous répond par cette considération, que la victime directe du préjudice est indemnisée dans un cas et non dans l'autre. L'argument ne peut avoir d'autre signification que celle-ci : la victime, qui a accepté une clause d'exonération, n'a pas donné un consentement libre. C'est possible. Mais alors, qu'elle attaque le contrat pour vice du consentement, non pour objet illicite. » Et si elle ne parvient pas à démontrer l'existence de ce vice, elle doit être déboutée de sa demande. La loi doit imposer à chacun l'obligation de ne pas léser son semblable, mais si celui-ci consent à ne pas se plaindre des dommages qui peuvent lui être causés, pourquoi l'obligerait-on à se faire indemniser ? — Cette défense nous semble loin d'être péremptoire : car l'objection a pour but précisément d'établir que le résultat de l'institution qu'on nous oppose est tout différent. « Autre chose est de s'affranchir d'une responsabilité directe et personnelle, autre chose est de se prémunir par une assurance contre les effets de cette responsabilité. Dans le premier cas, la responsabilité disparaît ; dans le second, son efficacité est, au contraire, garantie. » — M. Sarrut (note D, 90. 1.210) a, en faveur de l'assimilation, un argument plus probant : « La clause d'irresponsabilité, peut-on dire, entraîne l'impunité, dans le sens du droit civil, du fait illicite ; le préjudice n'est pas réparé ; la réparation est complète, au contraire, dans le cas d'assurance. Cette distinction n'est que spécieuse : quand j'accepte la clause d'irresponsabilité proposée par mon débiteur, je règle d'avance et à forfait, par la diminution de prix qu'il m'accorde expressément ou implicitement, la réparation du préjudice que sa faute pourra m'occasionner. » — Ces deux institutions, dit ailleurs M. Boutaud (p. 208-209), ont également pour effet de faire supporter par l'un les fautes commises par un autre : « dans l'hypothèse d'une clause d'exonération, c'est la victime directe, qui renonce à se prévaloir des fautes de son débiteur ; dans l'hypothèse d'une assurance des fautes, c'est encore une victime de la faute, qui consent à ne pas l'invoquer. Dans l'un et l'autre cas, on trouve donc, d'un côté, l'auteur d'un acte dommageable, qui en devrait réparation, de l'autre, celui à qui l'acte préjudiciable, qui consent à ne pas demander cette réparation. Qu'importe qu'au cas d'une assurance, il puisse y avoir un troisième personnage qui souffre de la même faute que l'assureur et qui garde son droit à des dommages-intérêts ? Il reste toujours que la faute n'est

Après avoir ainsi invoqué en faveur des conventions d'irresponsabilité les principes généraux des contrats, après avoir montré que ni l'ordre public ni les bonnes mœurs n'en étaient offensés, après avoir tenté de les faire profiter de la bienveillance dont on entoure le contrat d'assurance de responsabilité, les partisans de leur validité ont tiré de l'article 1152 du Code civil un dernier argument en faveur de leur thèse.

« Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. » Tel est l'article 1152. Son texte est formel et est édicté spécialement pour le cas de responsabilité contractuelle. Il semble donc bien osé d'en éluder l'application sous prétexte d'ordre public. L'audace de M. Sainctelette n'a guère été suivie, et la jurisprudence notamment n'a jamais fait difficulté pour donner à toutes clauses limitatives plein et entier effet. Et, du moment qu'on admet la clause pénale, il faut admettre aussi toute clause destructive de garantie, sous peine de faire, en repoussant les clauses exclusives de responsabilité, une distinction qui ne résiste pas à l'examen : si en effet on reconnaît au voiturier la faculté de limiter les conséquences de sa responsabilité à une somme quelconque, peut-être dérisoire, pourquoi lui refuser le droit de se

pas supportée par celui qui l'a commise ». Théoriquement, ce dernier argument semble d'un grand poids, mais il n'empêche pas cette différence pratique qui a son prix et est suffisante pour engager l'intérêt social à la prohibition des clauses d'exonération : l'assurance a sa base dans la mutualité et la loi des grands nombres, ce qui fait supporter aisément les responsabilités à l'assureur ; la clause d'exonération faisant supporter pleinement à une victime isolée un dommage souvent considérable, aura pour conséquence de créer un malheureux de plus, dont l'entretien retomberait à la charge de la société.

Il a été reconnu législativement que l'assurance et la responsabilité doivent être gouvernées par des principes différents. « Il est incontestable, — continue à l'appui de cette déclaration, l'auteur anonyme d'une note au Dalloz, 1877.1.449, — que les chefs d'industrie, responsables des accidents survenus par leur faute aux ouvriers qu'ils emploient, ne sauraient, par une convention passée avec ceux-ci, se mettre à couvert de cette responsabilité. Et pourtant, la loi du 11 juillet 1868, qui a créé une caisse d'assurances pour les accidents résultant des travaux agricoles et industriels, admet, dans son article 15, les sociétés et établissements industriels à assurer leurs employés et ouvriers. Mais, soit dans l'exposé des motifs, soit dans le rapport qui ont précédé cette loi, il a été reconnu que si l'assurance contractée par les Compagnies industrielles ou les patrons pour leurs ouvriers pouvait alléger les conséquences de leur responsabilité, le droit commun, qui assure à chacun la réparation du préjudice occasionné par la faute d'autrui, conservait son empire, et que les assurances contractées au nom des ouvriers n'auraient jamais pour effet de détruire la responsabilité des chefs d'industrie, qu'elles en atténueraient seulement les conséquences pécuniaires, et constitueraient, sous ce rapport, une sécurité aussi bien pour les personnes responsables que pour les personnes garanties ». La situation à ce point de vue est restée la même après la loi de 1898. — En ce sens encore : Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. II, p. 67.

soustraire plus complètement à la responsabilité de ses fautes, en ne restant tenu que de ses fautes intentionnelles et frauduleuses ? Théoriquement, par le fait même qu'on admet la clause pénale, qui souvent restreindra la réparation, on passe outre au principe d'après lequel tout ce qui touche à la sécurité des personnes est d'ordre public. Pratiquement, si l'indemnité fixée est minime, et le préjudice causé considérable, la solution sera à peu près la même. Il faut donc nécessairement déclarer licite toute clause par laquelle on s'exonère à l'avance des suites de sa faute contractuelle (1).

Et on arrive ainsi une fois de plus à cette conclusion que le voiturier peut s'exonérer préventivement de la responsabilité conventionnelle des accidents comme il peut la limiter. C'est en ce sens que décident MM. Lyon-Caen et Renault (2), formulant en ces termes la théorie que nous venons d'exposer : « Les clauses restrictives et même exclusives de la responsabilité du voiturier quant aux accidents de personnes sont valables. Elles ne doivent être écartées que dans les cas où il y a dol ou faute lourde du voiturier. L'existence d'une faute lourde doit être plus facilement admise en cas d'accidents survenus aux personnes, par cela même que le voiturier doit être plus soigneux encore de la vie des personnes que de la conservation des marchandises ». « Nous ne voyons pas, ajoute M. Mazen, la nécessité de punir la simple négligence, et nous concluons, après MM. Lyon-Caen et Renault, que la seule responsabilité nécessaire au point de vue social est celle qui découle du dol et de la faute lourde... En mettant de côté le cas où il y a eu intention de nuire, car alors il y aurait violence ou dol, nous ne

(1) « Nous ne parvenons pas, dit M. Boutaud (*op. cit.*, n° 135), à saisir la différence essentielle qui fait que cette dernière convention (exclusive de responsabilité) est contraire à l'ordre public, alors que les autres (contenant clause pénale) sont licites. » Dans un arrêt du 2 avril 1890 (D.91.1.34), il est vrai, la Cour de cassation tire argument en faveur de la clause pénale de ce que « loin de supprimer la responsabilité du transporteur, la convention intervenue entre les parties en reconnaît tout au contraire le principe et a seulement pour effet d'en limiter l'étendue en déterminant d'avance à forfait l'indemnité que, dans le cas de perte (des bagages), il sera tenu de payer au voyageur ». Mais alors, comme le remarque M. Boutaud, il suffirait de reconnaître un principe, pour être autorisé à le violer ! — Pour rester logique, M. de la Gorce (*op. cit.*, p. 292) a compris que, demandant la nullité des clauses de non-responsabilité, il lui fallait, au nom de la même sécurité publique, exiger la nullité des clauses forfaitaires.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, III, n° 715. — « Nous ne plaçons pas, dit M. Willems, l'immoralité de la convention dans le genre de dommage prévu, mais dans la nature de la faute sur laquelle on transige. Aussi adoptons-nous en matière contractuelle le principe que nous venons d'admettre en matière délictuelle : toute convention relative au dommage futur est valable lorsqu'elle ne vise que la faute légère. De quoi s'agit-il d'ailleurs, sinon de régler préventivement les suites, survenues de bonne foi, d'un contrat licite en lui-même, puisque nous écartons la faute lourde et le dol », *op. cit.*, 1895, p. 308.

voyons pas pourquoi la protection de la vie humaine interdirait pour les Compagnies la décharge de responsabilité » (1).

Mais l'exposé le plus complet, le plus méthodique et le plus remarquable qui, à notre connaissance, ait été fait de cette opinion a été présenté par M. Boutaud, dans son ouvrage « Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes ». A un faisceau d'arguments généraux, donnés pour la validité des conventions de non-responsabilité dans les contrats relatifs aux choses (2), il ajoute des raisons spéciales qui militent en faveur de ces mêmes clauses dans les contrats relatifs aux personnes (3) et en admet dans tous les cas la validité, tant qu'elles ne s'appliquent pas aux fautes intentionnelles. La nature du contrat de transport ne lui semble pas, après examen, devoir faire modifier la solution qu'il adopte d'une manière générale (4).

Il est donc permis de régler la réparation de l'inexécution éventuelle de l'obligation de sécurité que fait naître le contrat de transport, et même d'y échapper conventionnellement (5).

§ 2. — Quel est l'effet de ces clauses limitatives ou extinctives de la responsabilité contractuelle ?

Et d'abord, pour pouvoir produire quelque effet, nous devons supposer des clauses de non-responsabilité librement acceptées par les parties : les renonciations ne peuvent résulter que d'une volonté manifestée. Dès lors, se posera en fait la délicate question de savoir quand les clauses de non-responsabilité stipulées par les voituriers auront été suffisamment acceptées par les voyageurs ou les passagers. Les difficultés surgiraient, particulièrement délicates, si ces clauses étaient imprimées au verso des billets de place, ou des bulletins de passage.

Les voyageurs ou les passagers, croyons-nous, ne sauraient être considérés comme liés par une simple mention imprimée au dos du billet,

(1) Mazen, *op. cit.*, p. 88 et 91 ; — Sarrut, note D. 90.1, 210. « De ces trois données juridiques : liberté des conventions, faculté de limiter par une clause pénale la réparation du préjudice à une somme minime, validité du contrat d'assurance, on doit conclure à la légalité absolue d'une clause d'irresponsabilité pure et simple pourvu que la faute n'atteigne pas au dol. »

(2) Boutaud, *op. cit.*, p. 215 et suiv.

(3) Boutaud, *op. cit.*, p. 327 et suiv.

(4) Boutaud, *op. cit.*, p. 333 et suiv. — Mais si, au nom des principes et dans notre droit actuel, il ne croit pas pouvoir défendre les conventions d'irresponsabilité, nous dirons à notre conclusion qu'il serait très partisan de sa prohibition législative dans le contrat de transport des personnes, comme d'ailleurs dans le contrat de travail.

(5) Un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 15 novembre 1893 disait, en même temps qu'il admettait la responsabilité contractuelle du voiturier : « cette sécurité absolue est inhérente au contrat même de transport des personnes,... il faudrait, pour qu'elle n'existât pas, une renonciation préalable et formelle du transporté ». *Gaz. Trib.*, 27 juin 1895.

mention qu'ils n'auront le plus souvent même pas lue, dont en tous cas il leur aura été impossible de discuter la teneur ; par suite, n'ayant pu ni accepter ni rejeter ces mentions, ils ne peuvent être censé y avoir adhéré.

La question a été examinée pour le transport des bagages des passagers (1), et la presque unanimité de la doctrine, suivie quelque temps par les tribunaux, s'est prononcée en ce sens (2). Aujourd'hui, une jurisprudence qui semble fixée reconnaît force obligatoire aux clauses ainsi imprimées : à ceux qui soutenaient que la simple acceptation du bulletin ou du billet, en échange du paiement de sa place et de l'enregistrement de ses bagages, n'impliquait pas de la part d'un voyageur qui ne l'avait pas signé, acceptation des conditions qu'il contient (3), elle répond qu'on ne peut subordonner la preuve de l'acceptation d'une convention, par l'une des parties, à l'apposition de sa signature sur le bulletin de passage, puisque le consentement des parties suffit pour la formation des contrats ; — à ceux qui se prévalaient de ce qu'il n'avait pu, à cause de la rapidité des opérations, lire dans son entier l'instrument du contrat, et en discuter les diverses stipulations, de telle sorte que son contenu lui avait été imposé ou au moins manquait d'une acceptation expresse nécessaire, elle répond « qu'en payant le prix de sa place contre remise

(1) Elle ne pouvait pas se présenter en pratique à l'occasion des transports par chemins de fer : d'une part, les mentions exclusives ou restrictives de la responsabilité en cas d'avaries ou de perte, inscrites sur les bulletins de bagage, seraient sans valeur à défaut d'homologation par le ministre des travaux publics ; d'autre part, ces sortes de mentions ont été interdites, depuis l'année 1881, par des circulaires du même ministre (*La Loi*, numéro du 30 septembre 1883). — Quant au transport des marchandises, la lettre de voiture ou le connaissement doivent être signés par l'expéditeur, qui serait mal venu à venir plaider ensuite son défaut de consentement aux clauses qu'il a signées. Sa prétention d'avoir eu la main forcée est d'autant moins fondée, qu'il a toujours la faculté de choisir entre le tarif spécial à prix réduit et le tarif général plus coûteux.

(2) Alger, 16 décembre 1846, D. 47.2.1 ; Douai, 17 mars 1847, D. 47.2.98 ; Paris, 14 août 1847, D. 48.2.11 ; Aix, 30 janvier 1861, D. 64.1.166 ; Trib. Havre, 15 mai 1877, *Rec. Havre*, 77.1.147 ; Rouen, 23 juin 1877, *ibid.*, 77.2.166 ; Trib. com. Granville, 4 janvier 1883, *La Loi*, 30 septembre 1883 ; — Aubry et Rau, 4^e éd., t. IV, § 373, p. 523 et note 18 ; Colmet de Santerre, t. VII, n° 234 *bis*, p. 346 et 347 ; Marcadé, 6^e éd., t. VI, sur les articles 1782 à 1786, p. 537-538 ; Boistel, nos 563 et 1247 ; Laurent, t. XXV, n° 529, p. 591 ; Guillouard, *Traité du contrat de louage*, t. II, n° 756, p. 281 ; Pardessus, *Cours de droit commercial*, 5^e éd., t. II, nos 542 et 553, p. 448 et 460 ; Lyon-Caen et Renault, *Précis*, t. I, n° 904, p. 480 ; *Traité*, t. V, n° 707 ; Duverdy, *Traité du contrat du transport*, 2^e éd., n° 31, p. 40 et suiv. ; Bédaride, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, 3^e éd., t. II, n° 461, p. 89, 90, *Droit maritime*, t. II, n° 695 ; Cresp et Laurin, *op. cit.*, t. II, p. 143 ; de Valroger, *op. cit.*, t. II, n° 742 ; Arthur Desjardins, *op. cit.*, t. IV, n° 922 ; Féraud-Giraud, *Code...* 2^e éd., t. III, n° 454, p. 383-385. — *Contrà* : Duvergier, *Le Droit civil français*, t. XIX, n° 325, p. 370 ; Troplong, *op. cit.*, t. III, n° 926, p. 158.

(3) Alger, 3 janvier 1882, D. 84.1.121.

d'un ticket qui détermine les droits et obligations réciproques des parties contractantes et qui précise ou limite l'étendue des engagements pris par un transporteur, maître de fixer ses tarifs selon l'importance des dits engagements, et en s'embarquant sans protestation ensuite, le passager est présumé avoir librement et pleinement adhéré et consenti à toutes les clauses d'un contrat dont il était à même d'examiner et de discuter les stipulations avant de le former ; que l'on ne saurait admettre qu'un passager qui a consommé le contrat de transport en arrivant à destination puisse après cela répudier une partie des clauses de ce contrat, et ne réclamer que le bénéfice de celles dont il a profité : qu'il faut donc reconnaître que les conditions du billet de passage, en tant qu'elles n'ont rien d'illicite, font la loi des parties » (1).

Ainsi donc les tribunaux admettent qu'en thèse générale, le voyageur qui reçoit sans protestations ni réserves pour une traversée en mer, un billet de passage contenant insertion d'une clause, aux termes de laquelle la Compagnie de transports s'exonère par exemple de toute garantie des faits du capitaine et des gens de l'équipage, ne peut utilement soutenir en justice que cette condition n'a pas été acceptée par lui, parce qu'il n'a pas signé de convention à cet égard ; l'acceptation par le passager d'une clause de non-garantie peut être prouvée par les circonstances de la cause, n'a pas besoin d'être constatée par écrit, et résulte suffisamment du fait que le passager a, contre remise d'un ticket portant cette clause imprimée, payé sa place et s'est ensuite embarqué sans protestation, sans qu'il puisse prétendre l'avoir ignorée (2). Il y alors présomption suffisante d'acceptation.

(1) Cass., 22 janvier 1884, D. 84.1.121 ; Trib. com. Seine, 12 juillet 1888, D. 95.1.145 : « Attendu que le billet de passage règle les conditions du transport des passagers au même titre que le connaissement règle les conditions de transport des marchandises ; — qu'à la vérité les connaissements sont généralement acceptés par écrit par l'expéditeur des marchandises, tandis que pareille forme d'engagement n'est pas exigée des voyageurs, mais que l'acceptation des conventions faisant loi entre les parties contractantes, n'est pas nécessairement donnée par écrit ; — que la preuve peut en ressortir d'autres circonstances ; — que si la signature de l'expéditeur a une utilité incontestable pour établir aux yeux d'un destinataire éloigné les conditions d'un contrat de transport auquel ce destinataire n'a point pris part, et dont il peut cependant être appelé à discuter ou contrôler les effets, semblable formalité n'est pas nécessaire au regard du passager, qui reste détenteur de son billet constituant l'instrument du contrat ». Le billet de passage est le titre du voyageur contre la Compagnie ; il lui sert à revendiquer tous les droits qui y sont attachés et l'exécution de toutes les obligations prises en sa faveur. Mais ces droits auront pour limites et pour règles, les règles et les limites que le titre contient. Il forme un tout, et celui qui s'en prévaut pour en réclamer l'exécution est obligé de le prendre tel qu'il est, et ne peut pas réclamer l'exercice des droits qui en découlent, sans se soumettre aux conditions que ce titre apporte à cet exercice ; il serait inadmissible qu'une partie puisse diviser à son gré les clauses d'un contrat et se dérober partiellement à son exécution, pour n'en retenir que ce qui lui est favorable.

(2) Civ. cass., 5 février 1873, D. 73.1.137 ; 5 juin 1878, D. 78.1.428 ; Rouen, 22 avril

Et il faudrait assimiler à ce point de vue au bulletin de passage, le livret où se trouvent énumérées les conditions du contrat et qui est délivré à toute personne se présentant aux bureaux de la Compagnie de navigation pour y retenir une place : si elle n'en prend pas connaissance, elle commet une grave négligence qui ne doit pas lui profiter.

Mais il est évident que lorsque, d'après les circonstances de la cause, le consentement du voyageur ou passager fait défaut, les mentions insérées au titre du voyageur, portant que le voiturier ne sera pas responsable de la perte ou de l'avarie des bagages ou que sa responsabilité sera limitée à une somme déterminée (et qu'on ne saurait tenir pour nulles *a priori*, d'après la jurisprudence), ne sont pas opposables au voyageur : tels seraient les cas de protestation formulée à temps utile, ou bien de délivrance du bulletin de bagage, postérieurement à la conclusion du contrat de transport, en cours de voyage (1), ou même seulement après l'accident (2). Les clauses sont alors certainement viciées dans leur existence même ; nous croyons qu'il n'en est pas seulement ainsi dans ces circonstances exceptionnelles, mais qu'il faudrait considérer en général comme nulles toutes clauses d'exonération figurant au dos de billets remis au voyageur et non expressément

1882, et Req., 24 juillet 1883, D. 84.1.417 ; Trib. com. Seine, 1888 (2 jugements), *Annales du droit commercial*, t. III, p. 10 et suiv. ; Civ. cass., 2 février 1890, *Rev. int. dr. marit.*, t. VI, p. 5 ; 2 avril 1890, D. 91.1.34 ; Rennes, 4 mai 1891, *Rev. int. dr. marit.*, 1891-92, p. 15 ; Cass., 11 avril 1892, D. 92.1.574 ; Alger, 7 décembre 1891, D. 92.2.44 ; Civ. cass., 25 juillet 1892, D. 92.1.483 ; Cour de Berlin, 16 mars 1852, Dalloz, *Jur. gén.*, V^e Voirie par chemin de fer, n^o 456 ; Civ. cass., 12 juillet 1893, D. 93.1.590 : « Hors le cas de dol ou de fraude l'acceptation par le passager du billet sur lequel elle est inscrite, implique acceptation de la clause elle-même » ; Marseille, 27 décembre 1900, *Rev. int. dr. marit.*, t. XVI, p. 663.

(1) Trib. com. Havre, 21 mars 1892, D. 94.1.442 : « Attendu que vainement la Compagnie invoque une mention imprimée au verso des billets délivrés par elle aux voyageurs, ainsi conçue : « La Compagnie n'est pas responsable de la perte des bagages ; les passagers devront les surveiller à l'embarquement et au débarquement » ; que cette clause constitue une dérogation aux conditions légales du contrat de louage de services, que néanmoins n'étant pas contraire à l'ordre public elle devait être considérée comme licite et valable, mais à la condition expresse d'avoir été librement acceptée par les deux parties contractantes au moment où la convention a été formée ; que cette acceptation ne saurait être tacite ; que le passager ne saurait être présumé avoir pleinement adhéré à toutes les clauses d'un contrat de transport qu'autant qu'il a été mis à même d'en examiner et d'en discuter les stipulations avant de le conclure ; qu'il n'en est évidemment pas ainsi quand le billet de passage, qui constitue l'instrument du contrat, au lieu d'être remis au voyageur avant son embarquement, et lorsqu'il lui est encore loisible de refuser l'acceptation des clauses qu'il contient, lui a été délivré alors que le contrat était en partie consommé ; qu'il est constant que les billets de passage, portant la mention ci-dessus reproduite, ne sont remis aux voyageurs à bord des bateaux de la Compagnie qu'au cours du voyage ; que, dans ces conditions le consentement du passager n'étant plus libre et étant d'ailleurs donné postérieurement à la formation du contrat, la clause d'exonération doit être réputée nulle » Cass., 19 mars 1894, D. 95.1.145.

(2) Paris, 18 mai 1895, D. 97.2.249.

acceptées, parce que le voyageur ne leur ayant pas donné son adhésion, elles manquent du consentement indispensable à la validité de toute convention.

On voit aussi, dans les gares de chemins de fer, par exemple, des inscriptions que les Compagnies consignent sur des placards plus ou moins en vedette, et par lesquelles elles déclinent toute responsabilité pour tels ou tels accidents contre lesquels elles mettent en garde les voyageurs (1). Elles ont moins de valeur encore. En admettant que les voyageurs sachent lire et comprennent la langue française, ils peuvent très bien n'avoir pas vu ces inscriptions ; en tous cas, fût-il avéré qu'ils en aient eu connaissance, rien ne prouve qu'ils aient accepté la situation que leur crée la Compagnie, puisque le contrat était conclu et son exécution commencée quand il leur a été permis de se rendre sur les quais intérieurs et par suite, de prendre connaissance desdites mentions. Cette circonstance faciliterait la preuve d'une faute à leur charge, mais ne libérerait nullement la Compagnie d'une responsabilité limitée si une faute était relevée contre elle.

En second lieu, ces clauses doivent être rigoureusement restreintes aux situations qu'elles ont prévues et comportent en tous points une interprétation restrictive (2) : les renonciations, plus encore que toutes autres dérogations au droit commun, sont de droit étroit.

Sous ces réserves, la clause d'exonération partielle ou totale d'une responsabilité contractuelle, lorsqu'elle est intervenue dans les conditions requises pour l'existence et la validité de tout contrat, doit avoir pour effet de rendre le débiteur indemne des conséquences des fautes dont il a stipulé l'immunité, et dans la mesure où il l'a fait et pu le faire.

I. — *Clauses limitatives de l'indemnité.*

Elles ont pour but de stipuler à l'avance que, dans le cas où la responsabilité du voiturier se trouvera engagée, l'indemnité sera calculée sur des bases déterminées, et ne pourra dépasser certaines limites : elles remplacent les dommages-intérêts qui auraient été alloués par le

(1) C'est ainsi qu'on peut lire, sur les quais de la gare de Versailles : « Il est instamment recommandé à MM. les voyageurs de ne traverser les voies que par le souterrain. La Compagnie ne sera pas responsable des accidents qui proviendraient d'une infraction quelconque à cette prescription. » Comme épouvantail, pareille inscription est vraisemblablement très efficace, mais juridiquement, nous ne saurions lui reconnaître aucun effet propre. Remarquons même une autre raison de la déclarer non avenue : les Compagnies de chemins de fer, jouissant en fait d'un monopole, ne peuvent modifier d'aucune façon les conditions dans lesquelles elles doivent effectuer les transports, ni se dégager de la responsabilité qui leur incombe.

(2) Si elles ne portent que sur certains faits, elles ne doivent pas être étendues : Cass., 6 janvier 1892, D. 92.1.357 ; 18 février 1889, D. 90.1.209 ; 3 mars 1897, D. 97.1.556 ; 19 février et 27 avril 1900, D. 1900.1.433 et la note ; Paris, 15 février 1901, D. 1902.2.461 ; Cass. req., 1^{er} décembre 1902, D. 1903.1.17. Ainsi lorsqu'elle ne porte que sur les faits des préposés, elle laisse entière la responsabilité des fautes personnelles.

juge, elles deviennent exigibles dans les mêmes cas, et se trouvent par suite soumises aux mêmes conditions, que le créancier souffre ou non un dommage, et quelle qu'en soit l'étendue. Si on admet la validité de la clause pénale (1), fixant et limitant à forfait le quantum de l'indemnité à payer (2), en cas d'accident il ne peut être alloué à la partie qui l'a acceptée une somme plus forte ni moindre ; l'article 1152 est clair et précis, et doit être appliqué à la lettre. L'évaluation a alors le caractère d'une véritable transaction anticipée portant sur les accidents dont les voyageurs seront éventuellement victimes.

Au lieu de proposer une fixation à forfait, si le voiturier n'a fait que limiter sa responsabilité à une somme maxima, le juge conserve toute sa liberté d'appréciation jusqu'à concurrence de cette somme, mais ne peut en aucun cas la dépasser dans la taxation des dommages-intérêts dus par le voiturier (3).

Ces clauses produisent leur plein effet, alors même que la faute du voiturier ou de son préposé est prouvée, car elles ont précisément eu en vue d'établir un forfait pour cette hypothèse (4). Elles ne seraient inopérantes que s'il y avait dol ou faute lourde puisqu'il est de principe qu'on ne peut s'en affranchir (5) ; ou si le voiturier démontrait que le cas fortuit est la seule cause de l'accident (6), car la clause pé-

(1) Une jurisprudence constante reconnaît la validité des clauses limitatives de responsabilité, qu'il s'agisse du retard, de la perte ou de l'avarie des marchandises et des bagages. V. Civ. cass., 4 décembre 1894, D. 95.1.526. — MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, p. 609, note 1, cite comme l'ayant reconnue à raison d'accident de passager, un arrêt de cassation du 2 avril 1890, *Rev. int. dr. marit.*, 1890-1891, p. 5. — En Allemagne, en Autriche et en Hongrie, pour les transports de marchandises, « la clause pénale se sous-entend, de telle sorte qu'une convention contraire est nécessaire pour l'admission de la responsabilité illimitée du voiturier : l'indemnité n'est que partielle (proportionnelle au poids), à moins que l'expéditeur ne consente à payer un prix de transport plus élevé, qui se trouve alors comprendre une sorte de prime d'assurance ». Lyon-Caen et Renault, *Traité*, III, n° 619.

(2) Cette fixation peut revêtir diverses modalités : c'est ainsi qu'à propos de marchandises, certaines clauses de tarifs spéciaux limitent l'indemnité pour casse au remboursement du prix du transport et au retour franco ; Cass., 22 février 1888, D. 90.1.223 ; 11 avril 1892, D. 92.1.574.

(3) Cass., 21 février 1887, D. 87.1.468 ; 25 juillet 1892, D. 92.1.483 ; 8 août 1894, *Gaz. Trib.*, 9 août 1894 ; Laurent, *op. cit.*, t. XXV, n° 538. — Dans tout contrat, dit M. Sainctelette (*op. cit.*, n° 3), « le tort causé au stipulant par l'inaccomplissement de la promesse a été évalué explicitement ou tacitement par les parties. Nécessairement, elles se sont demandé, à haute voix ou en aparté, ce que leur valait l'exécution du contrat et, dès lors aussi, ce que leur coûterait l'inexécution. Quelle raison y aurait-il de l'estimer plus haut ou moins haut qu'elles l'ont fait ». En matière contractuelle, « ce sont les prévisions des parties qui déterminent les dommages-intérêts, soient qu'elles aient été exprimées, soit que le juge ait à dire quelles elles ont été ou dû être ».

(4) Cass. civ., 22 février 1888, S. 88.1.332 ; 11 avril 1892, S. 92.1.417, D. 92.1.574 ; 25 juillet 1892, D. 92.1.483.

(5) Cass. civ., 13 août 1884, D. 84.1.79 ; Trib. com. Le Mans, 27 décembre 1897, *La Loi*, 8 janvier 1898 ; Cass., 2 avril 1890, D. 91.1.34 ; Alger, 7 décembre 1891, D. 92.2.44.

(6) Cass., 22 janvier 1882, D. 90.1.233.

nale a pour but d'éviter les difficultés d'évaluation des dommages-intérêts quand le voiturier est responsable, non d'augmenter les cas de responsabilité.

L'indemnité est-elle dérisoire, comparée au préjudice subi, il est interdit au juge de l'élever. « C'est se proclamer assez accommodant avec les principes, dit M. Boutaud (1), s'il suffit de les proclamer pour être admis à les tourner » (2).

En ce cas, si le système absolu de M. Zens (3) et qui défend au nom de l'ordre public, au même titre que les clauses d'exonération totale ou partielle, les clauses de fixation à forfait des indemnités, était plus suivi, la victime pourrait renoncer à son recours contractuel pour agir délictuellement ainsi que nous lui en avons reconnu le droit, éluder ainsi la clause limitative de la responsabilité contractuelle, et obtenir, suivant les principes délictuels, une indemnité adéquate au préjudice éprouvé.

II. — *Clauses exclusives de responsabilité, ou clauses de non-garantie.*

Il faut assimiler complètement la clause qui dégagerait le voiturier de la responsabilité de tous accidents généralement quelconques qui pourraient frapper le voyageur, et celle qui ne viserait que la décharge de telle catégorie déterminée d'accidents : ceux qui surviendraient aux traversées de voies, ceux qui seraient dus à la fermeture des portières, ou à un naufrage en pleine mer. La différence en effet porte uniquement sur l'étendue de l'exonération ; elles sont de même nature juridique.

Si absolus que soient les termes dans lesquels est conçue la clause d'affranchissement dont sont convenues les parties, il faut distinguer la mauvaise de la bonne foi, et l'irresponsabilité ne s'étendra jamais à la première.

Que si donc le voiturier a stipulé l'exonération de toutes ses fautes, il ne répond de sa faute contractuelle que s'il a commis un dol, — et nous savons déjà la large portée qu'il faut donner ici à ce mot « dol », — mais il en répond toujours (4).

(1) Boutaud, *op. cit.*, n° 162.

(2) Ce résultat pourrait être atténué par l'extension d'une opinion que professent MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, et qu'ils déduisent d'un arrêt de cassation du 28 janvier 1884, D. 84.1.338. « Si le juge du fait constate en fait qu'en raison du peu d'importance ou de l'importance du dommage, les parties vraisemblablement n'ont pas envisagé ce dommage, il peut écarter la clause pénale et proportionner les dommages-intérêts au préjudice », *op. cit.*, t. II, n° 2614. — *Adde* : Sarrut, *op. cit.*, n° 524 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 608.

(3) Zens, *op. cit.*, p. 266.

(4) « La clause qui décharge le voiturier de toute responsabilité ne le soustrait pas aux conséquences de sa faute lourde ou de son dol » : Bordeaux, 4 décembre 1893, *Gaz. Pal.*, 94, Table, 1^{er} sem. V^o *Cap. de navire*, n° 1. Le dol est un générateur d'obligations distinct du contrat, a dit Bigot de Préameneu ; un engagement

Sur l'effet des fautes non dolosives, l'accord n'existe plus ; et la solution dépend, chose qui peut paraître bizarre au premier abord, du parti que l'on prend sur la faculté d'exonération de la responsabilité délictuelle pour lésions corporelles.

1. — *Effet absolu.* — Si l'on se refuse à déclarer d'ordre public les dispositions légales qui protègent la sécurité des personnes, on reconnaît par là-même la possibilité de se libérer préventivement de la responsabilité délictuelle qu'engendrerait toute atteinte à cette sécurité, et dès lors s'ouvre toute grande la liberté des conventions dont pourront être l'objet les dommages qui résulteraient de pareils délits.

Non seulement deux personnes peuvent par une convention spéciale modifier ou anéantir la responsabilité pécuniaire que la loi fait encou-

deictuel surgit, fût-on en matière indifférente à l'ordre public, mais l'obligation contractuelle n'est pas éteinte : « Celui contre qui le dol a été commis, dit M. Sainctelette (p. 34-36), a-t-il perdu les droits qu'il tenait de son contrat pour ne plus posséder que ceux nés du dol ? Lui faut-il, à péril de tout perdre, tenter une preuve difficile, délicate... ? Il semble d'abord que la mauvaise foi du débiteur ne puisse nuire au créancier de bonne foi... On comprend que du dol naisse une obligation nouvelle de celui qui l'a commis, mais on ne s'explique pas que le dol puisse éteindre la créance antérieurement acquise à celui contre qui il a été commis... Ce serait un bizarre phénomène juridique qui permettrait au débiteur de secouer à son gré, la tâche de la preuve et la charge des accidents sans cause connue, pour encombrer le créancier... Le Code civil ne fait pas au débiteur de mauvaise foi une situation préférable à celle du débiteur de bonne foi. Le dol du débiteur fournit au créancier une action en responsabilité sans le dépouiller de l'action en garantie qu'il tient du contrat. Sans doute le créancier de bonne foi ne peut exiger, voire d'un débiteur de mauvaise foi, qu'une même satisfaction lui soit donnée deux fois : d'abord en vertu du lien contractuel, puis en vertu du lien délictuel. Mais deux actions lui sont ouvertes, entre lesquelles, à ses risques et périls, il peut faire choix. » Et il n'y a pas lieu de décider autrement quand le dol du débiteur contractuel est qualifié de délit par la loi pénale : « Je puis fort bien ne pas vouloir ou ne pas pouvoir fournir la preuve et vouloir user et user avec succès des stipulations de mon contrat. Je puis très bien demander que vous soyez condamné envers moi à des dommages-intérêts comme comptable des accidents sans cause connue, et ne pas avoir à vous imputer quelque faute propre. » « A la différence de l'action civile, l'action du contrat est indépendante de l'action du dol ou de l'action du délit ». Prétendra-t-on qu'elles feraient double emploi ? « D'abord ce serait inexact. L'action du contrat protège le débiteur bien autrement que ne le fait l'action civile. Et, quand cela serait, en résulterait-il que le contrat perdrait, de par la loi pénale, son essence, les caractères et les effets que lui attribue la loi naturelle ? Est-il défendu d'être mieux avisé et plus précautionné que le législateur ? Le self help est-il proscrit ? A quel titre le serait-il ? » Et, p. 98-99 : « Le Code pénal n'a point modifié le droit civil des contrats... Respectant la démarcation de l'un et de l'autre domaine, il s'est proposé d'affiner l'action des lois d'ordre public, sans songer à éteindre celle des contrats. La protection, plus énergique et mieux mesurée, que le citoyen a, depuis lors, trouvée dans les lois d'ordre public, on ne lui a point fait payer de la privation du droit de pourvoir personnellement par le contrat, à la défense de sa personne et de ses biens..., on n'a pas interdit à celui qui prévoit un mal déterminé et veut le prévenir de s'en défendre par des stipulations plus précises, plus étroites, plus particulières que les injonctions de la loi pénale. »

rir à chacun pour les dommages corporels que, par sa faute, il cause à son semblable, mais il leur suffit d'avoir passé un contrat pour qu'aussitôt et automatiquement, elles soient considérées comme ayant renoncé à la protection des articles 1382 et suivants pour se placer, quant à la violation des obligations qui expressément ou tacitement découlent de ce contrat, sous la sanction de la responsabilité contractuelle. Leur volonté se substitue à celle du législateur. S'il leur plaît de souscrire à ce contrat une clause les exonérant de cette dernière, elles ont en toute liberté consenti à ne pas se plaindre des dommages qui peuvent leur être causés et à la réparation pécuniaire desquels l'ordre public n'est pas intéressé.

Il faut donc reconnaître à la clause une portée très large et lui faire produire l'effet que les parties ont recherché : s'agit-il d'une stipulation par laquelle le voiturier s'exonérât des conséquences civiles de ses propres fautes, la victime ne pourra réclamer aucune indemnité pour les accidents dont la cause n'est pas entachée de dol ou de faute lourde de la part du transporteur (1) ; s'agit-il d'une stipulation visant la responsabilité indirecte et secondaire du voiturier pour fautes de ses préposés, la victime ne pourra obtenir du voiturier aucuns dommages-intérêts à raison d'accidents dus à la faute de son préposé, qu'elle soit lourde ou légère, si on ne relève à sa charge à lui aucun dol. Le dol du préposé peut ne constituer qu'une faute très minime du commettant, quand il n'est pas commis de connivence avec lui ; ce qui permet d'admettre en principe la validité des clauses d'exonération des fautes de ses subordonnés sans restriction (2).

Il appartient au juge du fait de constater le dol et de vérifier les circonstances qui le constituent ; à lui d'éviter dans l'appréciation des fautes, de leur degré de gravité, que l'emploi de ces clauses n'entraîne

(1) Cette opinion est celle de M. Boutaud, *op. cit.*, p. 350 ; de MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. III, p. 507, nos 623 et suiv. ; t. V, nos 744 et 747 ; de M. Mazen, *op. cit.*, p. 90 ; de M. Le Roy, *op. cit.*, n° 48 ; de M. Lyon-Caen, *Revue critique*, 1879, p. 596 ; 1883, p. 647 et note S. 87.1.121 (n. 1 et 2), S. 87.4.9 et S. 88.1.405 ; de MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n° 2623 ; de M. Huc, t. X, nos 407 et 408 ; de M. Courcy, II, p. 76 et s. et IV, p. 435 et s. ; de M. Danjon, *Éléments de droit maritime*, n° 360 ; de M. Levillain, notes D. 89.1.305 et 94.2.561. — Elle a été adoptée pour le transport des marchandises par plusieurs auteurs qui croient la responsabilité délictuelle d'ordre public en tant qu'il s'agit de préjudice portant sur l'homme lui-même, mais non quand il porte exclusivement sur des choses d'intérêt pécuniaire : Labbé, note sous Cass., 1^{er} juillet 1885, S. 85.1.409 ; Sainctelette, « De l'importance et de la difficulté de l'appréciation du fait », *Revue critique*, 1884, p. 179 et s.

(2) Résumant cette manière de voir, et l'appliquant au transport des passagers par mer, M. Le Roy (*op. cit.*, n° 49) conclut : « D'après nous donc, il y a lieu d'admettre la validité des clauses exonérant l'armateur de la responsabilité de ses propres fautes lorsqu'elles sont légères, et de toutes les fautes commises par le capitaine ou les gens de l'équipage. » — Sur le principe même de l'exonération de la faute des préposés, voir Boutaud, *op. cit.*, p. 226, n° 130.

des abus regrettables, en acceptant sans trop de difficultés l'existence de la faute lourde. « L'arbitraire, dit à ce sujet M. Boutaud, lorsqu'il est inspiré par l'esprit d'équité, n'est nullement inconciliable avec une bonne administration de la justice. »

On pourrait se demander sur qui, en présence d'une clause d'exonération, doit retomber le fardeau de la preuve : est-ce au voyageur qui prétend se prévaloir soit d'une faute lourde, soit d'un dol du voiturier, à en fournir la preuve ? Le décider serait méconnaître les principes de la responsabilité contractuelle. « Le voiturier, exonéré de ses fautes, reste tenu contractuellement d'exécuter la prestation qu'il a promise. » Lorsqu'il invoque, pour se soustraire à l'obligation de payer des dommages-intérêts, l'impossibilité d'exécuter, il doit démontrer qu'elle provient, soit d'un cas fortuit ou de force majeure, soit d'un cas fautif dont il s'est affranchi par convention. C'est l'exacte application de l'article 1315 : « Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver », dit l'alinéa 1^{er}. Le créancier fait sa preuve, en produisant son contrat. L'alinéa 2 continue : « Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation. » Dans le droit commun des contrats, ce fait extinctif de l'obligation du débiteur peut être un cas fortuit ou une faute très légère, que l'article 1137 ne permet pas d'atteindre (1). Lorsqu'une clause d'exonération figure dans un contrat, elle n'écarte pas ce droit commun ; elle donne seulement au débiteur une nouvelle exception qu'il pourra invoquer pour se soustraire au paiement de dommages-intérêts, lorsque son obligation ne sera pas exécutée. Mais celui qui invoque une exception doit la prouver... (2).

2. — *Renversement de la preuve.* — Si au contraire, on décide, comme nous le croyons, que la responsabilité délictuelle est d'ordre public, au moins en ce qui touche à l'intégrité humaine, et que toute convention est impuissante à éluder les lois protectrices de la vie des person-

(1) Nous avons vu que la nature particulière du contrat de transport des personnes rendait l'obligation du voiturier tellement rigoureuse que tout manque de soins, fût-il le plus minime, doit être considéré comme une infraction au devoir de veiller à la conservation du voyageur que ne commettrait pas un bon père de famille.

(2) Boutaud, *op. cit.*, p. 351. — A quoi on pourrait objecter que le dol ne se présument pas, il doit y avoir ici présomption que l'accident est dû tout au plus à la faute excusable du voiturier, ce qui entraînerait un renversement de preuve, la clause recevant son application, à moins que la victime ne prouve les faits constitutifs du dol ou de faute lourde. — Le raisonnement serait plus à l'abri de critiques, s'il s'appliquait à une convention partielle d'irresponsabilité, ne visant par exemple que la faute des agents, et non le vice d'organisation ou les défauts du matériel. Dans ce cas, le voiturier, actionné en responsabilité, devrait très certainement, pour faire écarter l'action exercée contre lui, établir que les faits de l'espèce rentrent dans l'hypothèse prévue, établir que c'est par une faute des agents que l'accident s'est produit, puisqu'il serait responsable si l'accident avait une autre cause. Cpr. la note de M. Sarrut, D. 1903.1.18.

nes, on doit admettre que la soumission à une responsabilité contractuelle se superpose à elle sans l'éteindre : la responsabilité délictuelle concourt avec la responsabilité qui résulte de la convention et lui survit. L'accident constitue à la fois une violation de la parole donnée et un délit civil. La clause d'exonération aura sans doute cette vertu d'écarter la responsabilité contractuelle que les parties peuvent régler librement, mais en laissant subsister la responsabilité délictuelle dont aucun pacte n'a pu s'affranchir. Le voyageur, qui a exonéré son voiturier de sa responsabilité, ne peut plus agir par l'action contractuelle, sauf à se voir opposer, comme dessus, le cas fortuit, la force majeure ou l'absence de dol (1) ; mais il lui reste une action puisée dans l'article 1382 : il se prévaut du délit, contre lequel toute réserve conventionnelle est impuissante. Dès lors, le résultat pratique auquel on arrive, par la stipulation d'irresponsabilité, est de faire retomber le créancier lésé sous le régime de droit commun, qui veut que toute personne répare le tort par elle causé à son prochain, sous le domaine des articles 1382 et suivants qui obligent la victime à prouver, lorsqu'elle actionnera le voiturier : et le fait qui lui a nuï et la faute du voiturier contenue dans ce fait. Si bien que les parties se trouvent être, à cet égard, exactement dans la même situation que si elles étaient juridiquement étrangères l'une à l'autre.

Et il est aussi logique de faire résulter l'interversion de la preuve de la convention d'exonération des fautes des préposés du voiturier que de sa faute personnelle : une clause ayant cet objet, est valable sans doute, mais l'article 1384, étant d'ordre public, ne peut être écarté. Qu'on ne dise pas que l'exonération devient inutile, puisque la faute du commettant est présumée, aussi bien lorsque la faute est contractuelle que lorsqu'elle est délictuelle. Une différence très importante est maintenue, toujours la même : pour engager la responsabilité contractuelle d'un voiturier, il n'est pas nécessaire de prouver la faute de ses préposés ; cette preuve est nécessaire au contraire pour engager sa responsabilité délictuelle. La clause d'exonération aura précisément pour effet d'imposer à la victime la charge de cette preuve dont sa qualité de créancier contractuel l'aurait libéré.

Nous arrivons ainsi à une solution analogue à celle que, depuis un arrêt du 4 février 1874 (2), attribué à l'influence de Troplong (3), la

(1) Si la clause ne visait que l'exonération d'une certaine catégorie d'accidents, par exemple ceux des préposés, le voiturier devrait en outre, pour écarter la responsabilité contractuelle, prouver qu'il est en situation d'exciper de la clause de non-responsabilité ; c'est seulement en prouvant qu'il y a faute de l'un de ses préposés qu'il serait recevable à exiger la preuve d'une faute personnelle pour se reconnaître responsable.

(2) Cass., 4 février 1874, S. 74.1.173, D. 74.1.305.

(3) M. Troplong avait développé cette thèse dans son *Traité de l'échange et du louage*, t. II, n° 942. Mais M. Troplong — et il a été suivi dans son raisonnement

Cour de cassation pose en axiome et applique au transport des marchandises et des bagages où les conventions de non-responsabilité pour pertes ou avaries de route sont fréquentes. La clause de non-garantie dans un contrat de transport est valable, mais ne rend pas le voiturier irresponsable : elle a seulement pour effet de soustraire l'entrepreneur du transport à la présomption générale de faute édictée contre lui par les articles 178 du Code civil et 103 du Code de commerce et d'imposer à l'expéditeur ou au destinataire la charge de justifier d'un fait précis constitutif de faute et imputable au transporteur. S'il n'arrive pas à rapporter cette preuve, le transporteur est à couvert ; la preuve faite, et quel que soit, d'ailleurs, le caractère de la faute, le transporteur doit réparer le dommage dans son intégralité suivant les termes du droit commun. Et la Cour suprême donne la même portée à la stipulation de non-garantie des avaries survenues à la marchandise transportée, qu'elle vise simplement les fautes des agents placés sous ses ordres ou qu'elle convienne l'irresponsabilité des fautes personnelles du voiturier, et quel que soit le transporteur auquel elle a été accordée (1).

par la jurisprudence — lui a donné une formule vicieuse : il répute nulle la convention d'irresponsabilité : mais, se fondant sur ce qu'il n'est pas d'ordre public que la preuve, en matière de faute, soit imposée à l'un plutôt qu'à l'autre des contractants, à celui qui se prétend exonéré plutôt qu'à celui qui se prévaut de la faute de son co-contractant, il prétend qu'il faut, tout en la déclarant nulle, lui faire produire au profit du voiturier, tous les avantages que ce dernier pourrait stipuler en vue d'atténuer sa responsabilité. Et donc, à ce voiturier qui est supposé avoir stipulé, « qu'il ne répondra pas de ses fautes », Troplong fait dire « qu'il consent à répondre de sa faute » si son adversaire peut prouver qu'il a été négligent, contrairement aux conséquences de la formule légale du contrat de transport selon laquelle c'est au débiteur de prouver la force majeure. A une convention nulle en elle-même, et qu'il faut donc tenir pour non écrite, il attribue un effet auquel les parties n'ont pas songé, alors que cet effet est produit par d'autres principes juridiques, et que nous considérons la clause comme valable. S'il y a entre nous résultat identique, il n'y a donc pas conformité de raisonnements, et nous échappons à bien des critiques qui ont été adressées à la doctrine de M. Troplong. — Sur le développement historique de cette jurisprudence, voir Sarrut, note D. 90.1.215 et 216. Parmi les auteurs qui l'ont approuvée, citons : Guillouard, *Traité du louage*, t. II, p. 330 et s. ; Aucoc, *op. cit.*, t. III, n° 1359 ; Bonfils, *Rev. crit.*, 1889, p. 371 ; Duverdy, *op. cit.*, n° 30 ; Carpentier et Maury, t. II, n° 3785 ; Bédaride, I, n° 73 et s. ; Féraud-Giraud, II, n° 797 ; de Valroger, I, n° 340.

(1) Voir, entre beaucoup d'autres, tant pour les transports maritimes que pour les transports par chemins de fer ou autres, les arrêts de : Cass., 2 juillet 1890, 4 août 1890, 9 juillet 1890, 27 octobre 1890, 29 décembre 1890, 6 janvier 1892 et 29 février 1892, D. 92.1.356 ; Cass. civ., 29 avril 1891, D. 92.1.302 ; Civ., 13 avril 1892, D. 92.1.575 ; Civ., 11 juillet 1892, D. 92.1.456 ; Civ., 19 décembre 1893, D. 94.1.274 ; Paris, 29 juillet 1893, D. 94.2.419 ; Civ., 12 juin 1894, D. 95.1.41 ; Amiens, 8 décembre 1894, D. 97.2.516 ; Civ., 29 janvier 1896, D. 96.1.216 ; Civ., 30 juin 1896, D. 97.1.355 ; Civ., 29 juillet 1896 et 11 janvier 1897, D. 97.1.286 ; Civ., 13 janvier 1897, D. 98.1.116 ; Req., 9 novembre 1898, D. 99.1.243 ; Nancy, 11 mai 1897, D. 97.2.516 ; Douai, 3 mai 1900, *Gaz. Trib.*, 23 juillet 1900. — Ces clauses figuraient notamment, jusqu'au 1^{er} janvier 1901, dans les tarifs spéciaux des chemins de fer, où en

Elle n'apporte à cette règle qu'une seule exception, et c'est en faveur des clauses de non-responsabilité stipulées par l'armateur à raison des barateries, fautes ou négligences du capitaine, des gens de l'équipage et généralement de toutes personnes se trouvant à bord, dont elle admet la pleine validité, même à l'effet de dispenser l'armateur de toute responsabilité pour les fautes prouvées de ces préposés (1).

échange d'un transport de marchandises à des prix très réduits, la Compagnie stipulait la non-responsabilité « des déchets et avaries de route » : Cass. civ., 1^{er} décembre 1897, 11 juin et 28 novembre 1898, D. 99.1.548 ; 11 avril 1899, D. 99.1.487 ; 19 février 1900 (2 arrêts), 27 avril 1900, 28 avril 1900, D. 1900.1.433 ; Toulouse, 4 janvier 1900, Lyon, 27 février 1900, Paris, 8 mars 1900, Poitiers, 26 mars 1900, D. 1901.2.278 ; Civ. cass., 14 janvier 1901, 21 janvier 1901 (2 arrêts), 11 février 1901, 18 avril 1901, D. 1901.1.190 ; 26 juin 1901, *Gaz. Trib.*, 3 juillet 1901 ; 7 mai 1902, *Rec. Gaz. Trib.*, 1902, 2^e sem., 1.189 ; 1^{er} décembre 1902, D. 03.1.17 ; 6 janvier 1904, *Gaz. Trib.*, 26 janvier 1904.

(1) Appelé à se prononcer sur la validité de l'article 8 des connaissements du navire « La Normandie » de la Compagnie générale transatlantique et portant que « le propriétaire du navire ne répond pas des barateries, vices d'arrimage, fautes ou négligences quelconques du capitaine, du pilote, des hommes de l'équipage ou de toutes autres personnes placées sous les ordres du capitaine ou embarquées à bord du navire à quelque titre que ce soit », la Cour de cassation déclara cette clause valable et obligatoire : « Attendu, en droit, que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites si elles ne sont pas défendues par la loi ou contraires à l'ordre public ou aux bonnes mœurs ; qu'aucune loi ne défend au propriétaire d'un navire de convenir qu'il ne sera pas responsable des barateries, non plus que des fautes ou négligences quelconques du capitaine, des gens de l'équipage ou de toutes personnes embarquées sur le navire à quelque titre que ce puisse être ; qu'une telle convention n'est pas davantage contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs. » Cass. civ., 25 octobre 1899, D. 99.1.567. — Le 18 novembre 1895, la même chambre confirme un arrêt de Bordeaux, du 12 décembre 1892, qui donne pour conséquence à la clause d'un connaissance portant que « le navire ne répond pas des fautes ou des négligences du capitaine, du pilote, des marins, mécaniciens, chauffeurs ou autres personnes embarquées à bord, ou de barateries » de dégager l'armateur de la responsabilité des fautes même lourdes ou du dol du capitaine : D. 96.1.307. — La Cour d'Orléans, en audience solennelle, le 2 février 1895 reconnaît, plein et entier effet à la clause d'une charte-partie par laquelle un armateur s'exonère « des actes de Dieu, des périls de la mer, du feu, de la baraterie du capitaine, etc. », même s'ils étaient occasionnés par la négligence, faute ou erreurs de jugement du pilote, du capitaine, marins ou autres serviteurs de l'armateur » D. 95.2.367. — V. encore Cass., 11 décembre 1888 et 2 juillet 1889, D. 89.1.340 ; 12 février 1890, D. 90.1.197 ; 20 juillet 1892, D. 92.1.94 ; 7 décembre 1892, D. 93.1.204 ; 29 décembre 1890, 6 janvier et 29 février 1892, S. 92.1.316 et 523 ; 11 et 12 juillet 1892, D. 92.1.463 ; S. 92.1.344 et 441 ; Cass. civ., 12 juillet 1893, D. 95.1.145 ; 25 juillet 1898, S. 99.1.74, D. 98.1.423 ; Cass. req., 25 octobre 1899, S. 99.1.496, D. 99.1.567 ; Civ. rej., 31 décembre 1900, D. 03.1.17. — Vainement a-t-on essayé d'apporter une restriction à la validité de ces clauses ; signalons cependant une distinction proposée entre la faute nautique (commise par le capitaine en tant que préposé à la conduite et à la direction du navire), et la faute commerciale ou de la cargaison (qu'il pourrait commettre comme mandataire et agent commercial de l'armateur). La jurisprudence a quelque temps admis cette distinction, pour ne permettre à l'armateur de décliner que la responsabilité de la première de ces fautes (Rouen, 31 jan-

Elle motive cette exception par la situation toute particulière du capitaine de navire : s'il est vrai, dit la Cour de cassation, qu'il soit le commis ou le préposé du propriétaire du navire, « il est également vrai que dans l'exercice de son commandement, le capitaine échappe, en fait et en droit, à l'autorité de son commettant et à sa direction; qu'aussi lui-même est-il frappé par les articles 221 et 222 du Code de commerce d'une responsabilité directe et principale, et que, pour la même raison, l'article 353 du même Code, dont les termes généraux ne font aucune distinction, permet aux propriétaires de navire aussi bien qu'aux simples chargeurs de se faire assurer contre toutes prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron » (1). Toutes personnes embarquées à bord du

vier 1887, *Rev. int. dr. marit.*, 1887-88, p. 18; Trib. com. Havre, 12 mars 1888, *Ibid.*, 1888-89, p. 33). Mais elle ne devait pas tarder à la repousser (Cass. civ., 31 juillet 1888, D. 89.1.305; 20 juillet 1891, D. 92.1.94; Nîmes, 13 mars 1893, D. 94.2.135), comme elle avait repoussé une distinction entre le dol et la faute légère du capitaine (Bordeaux, 12 décembre 1892, D. 96.1.307). La portée de la clause par laquelle, dans une charte-partie ou dans un connaissement, l'armateur décline l'obligation de réparer les fautes du capitaine ou des gens de l'équipage doit être des plus larges, si aucune restriction n'y est formulée; une jurisprudence bien établie l'accepte comme devant produire son plein et entier effet. — D'après un jugement du tribunal civil de la Seine, du 28 janvier 1899 (*Gaz. Pal.*, 99.2.203), « la clause valable du billet de passage ne pourrait être invoquée par l'armateur contre la veuve du passager, n'ayant pas été partie au contrat et agissant non pas comme ayant droit de son mari aux termes dudit contrat, mais en vertu de son droit personnel ou de celui qui appartient en propre à ses enfants mineurs par suite du quasi-délit dont ils prétendent avoir souffert ». MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (*op. cit.*, t. II, n° 2632) critiquent cette décision, et soutiennent que toutes les conventions du défunt peuvent leur être opposées. — Signalons une autre hypothèse où la clause d'exonération ne libérerait pas complètement l'armateur : c'est au cas (dont nous avons parlé) de condamnation *in solidum* de deux armateurs après abordage. Le propriétaire des marchandises avariées ne peut sans doute pas agir contre son armateur valablement exonéré par le connaissement, mais rien n'empêche qu'il n'actionne en responsabilité pour le tout l'armateur de l'autre navire avec lequel il n'a pas contracté. Cet armateur conservera un recours (fondé sur le paiement) contre l'armateur-transporteur en proportion du degré de faute de son capitaine. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, V, n° 1012 *bis*.

Sur la jurisprudence antérieure et la doctrine, voir les multiples arrêts rapportés D. 90.1.209 et nombreuses références de la note, p. 211, 2^e col., et notamment : conclusions de M. l'avocat général de Raynal, D. 69.1.96; note de M. Levillain, D. 88.1.115; et la note de M. Valroger, « Des clauses d'exonération au profit des propriétaires de navires », *Rev. int. dr. marit.*, t. V, p. 143-150; les notes de M. Lyon-Caen, S. 87.4.9; 87.1.121; 88.1.405; Danjon, *op. cit.*, n° 260; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 744 et les renvois de la note 3 de la page 529.

La Cour de cassation belge donne une solution identique : 12 novembre 1885, *Pasicrisie belge*, 85.1.275.

(1) Cass. civ., 18 novembre 1895, D. 96.1.308. — Cet arrêt de Cassation ne fait que résumer (en des termes qui sont déjà ceux d'un arrêt de Cassation du 14 mars 1877, D. 77.1.449) l'argumentation de l'arrêt de Bordeaux du 12 décembre 1892, qu'il confirme et où nous lisons : « Attendu qu'aux termes de l'article 1383 du Code civil,

navire doivent obéissance à ce même capitaine ; la justification à leur égard est donc la même.

chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence ; qu'il ne saurait être dérogé à cette règle de droit commun, la morale et la raison interdisant qu'on puisse se dégager des conséquences de sa propre faute (c'est là aussi l'opinion de la Cour d'Orléans, aud. sol. du 2 février 1895, D. 95.2.367 : « il est contraire à l'ordre public de stipuler qu'on ne répondra pas de son fait personnel, délit, faute ou quasi-délit ») ; — attendu que l'article 1384 du Code civil assimile à la responsabilité directe résultant du fait personnel celle qui dérive du fait d'autrui lorsqu'il émane d'une certaine catégorie de personnes ; qu'en effet, dans ces divers cas, la responsabilité des auteurs de la faute disparaît dans celle du garant à raison des liens de subordination et de dépendance qui les unissent à lui ; — attendu, ces règles posées, qu'il s'agit de savoir si, comme le prétendent XX..., il y a lieu de faire rentrer l'armateur et le capitaine dans la catégorie des personnes visées par l'article 1384 du Code civil et spécialement de considérer le premier comme un commettant, le second comme son préposé ; — attendu que le propriétaire du navire nomme et révoque le capitaine ; mais que ce double pouvoir est subordonné à des nécessités qui en restreignent singulièrement l'étendue ; que d'une part, le choix est limité à un petit nombre de marins pourvus de l'investiture de l'Etat ; que d'autre part, le droit de destitution inapplicable en cours de navigation permet de réprimer la faute, mais est impuissant à l'empêcher ; qu'ainsi l'argument de l'article 218 du Code de commerce ne saurait avoir une importance décisive ; qu'on a peine en effet à se représenter un préposé dans la personne d'un agent imposé par des règlements et échappant en fait à tout contrôle efficace ; — attendu que l'étude du titre spécial au capitaine ne peut que confirmer cette impression ; que non seulement le capitaine exerce sans partage le commandement du navire, mais que personnellement il est responsable des marchandises, que c'est lui qui traite avec les tiers et leur délivre les connaissements ; qu'il est chargé des formalités de visite prescrites avant le départ ; qu'il participe aux choix des matelots et gens de l'équipage ; qu'il est investi en vue de la protection des personnes et des choses, d'une série de pouvoirs conférés non par l'armateur mais par l'autorité publique dont il devient le délégué ; que le crédit accordé à la fonction est si grand que dans certains cas, il peut départager les propriétaires et paralyser leurs volontés ; — attendu qu'il résulte de cet ensemble de prérogatives, que dans l'exécution du contrat de transport, le capitaine jouit d'une véritable autonomie dont en fait, sinon en droit, il est le plus souvent impossible de réprimer les abus ; que l'armateur et lui constituent des personnalités distinctes, soumises en vertu de textes formels à des responsabilités différentes séparées par des intérêts contradictoires ; — attendu que l'article 1384 du Code civil avec les conséquences juridiques qu'il entraîne étant inapplicable dans le débat, on invoque à défaut du droit commun, l'article 216 du Code de commerce, qui proclame la responsabilité civile du propriétaire pour les faits du capitaine ; mais que rien ne permet de supposer qu'une convention dérogeant à cette disposition, purement énonciative, puisse être considérée comme contraire à l'ordre public ; que l'article 216 du Code de commerce lui-même dans son deuxième paragraphe, autorise l'armateur à s'affranchir de son obligation par l'abandon du navire et du fret, c'est-à-dire au moyen de sacrifices souvent illusoires ; qu'ainsi le législateur n'a pas craint de se départir des rigueurs auxquelles devait logiquement conduire l'applicabilité de l'article 1133 du Code civil ; qu'au surplus, on ne comprendrait pas comment la société pourrait être intéressée à proscrire entre le chargeur et le propriétaire une stipulation dont l'article 353 du Code de commerce proclame la validité entre le propriétaire et l'assureur ; — attendu en définitive, que l'article 2 du connaissement (contenant la clause d'exonération), pro-

Ce qui explique que la jurisprudence ait strictement limité l'exception qu'elle consacrait : les clauses du connaissement déclarant l'armateur non responsable de ses fautes personnelles (1), des fautes de personnes travaillant sous ses ordres ou ceux du capitaine, mais qui ne sont pas au nombre des gens de l'équipage (2), dégageant le capitaine des suites des fautes de l'équipage (3), ou même les clauses de non-

tégé par le principe souverain de la liberté des conventions, ne saurait à aucun point de vue être écarté du débat ; qu'il n'y a pas d'ailleurs à distinguer entre la faute légère et la faute lourde équivalant au dol et à la fraude, pas plus qu'entre la faute nautique et la faute relative à la cargaison ; que ce n'est pas en effet, sa gravité et sa nature propre qui fait obstacle à la validité des clauses d'exonération, mais le caractère direct et personnel du fait générateur de la responsabilité. »

(1) Rouen, 8 mars 1897, *Rec. Havre*, 97.2.57, et Trib. com. Havre, 4 juin 1896, *Rec. Havre*, 96.1.145 (accident dû aux déféctuosités d'installation du navire) ; Trib. supérieur Hanséatique de Hambourg, 14 avril 1898, D. 99.2.397, et la nombreuse jurisprudence française citée en note, extraite de la *Revue du droit maritime*, et dont le dernier monument est un arrêt de Cassation civile du 16 juin 1895, t. X, p. 561 ; Cass., 27 octobre 1890, S. 91.1.61 ; 17 mai 1893, D. 93.1.408 ; 12 juin 1894, D. 95.1.41 ; 9 novembre 1898, D. 99.1.243 et les renvois ; Trib. com. Havre, 7 février 1898, *Ibid.*, 98.1.71. — De même qu'il ne pourrait s'exonérer de sa faute personnelle, lorsque cette faute lui est exclusivement imputable, de même il ne le pourrait s'il avait coopéré à la faute du capitaine, comme participant ou complice (V. ces arrêts et not. 12 juillet 1893, 2 arrêts, D. 93.1.590 et 95.1.145 ; Alger, 3 janvier 1882, D. 84.1.122) : « La validité de la clause d'exonération des fautes du capitaine n'empêche pas les propriétaires de navires de rester responsables du vice propre de la chose, de leur fait personnel, de leur dol, de leurs fautes lourdes dans le choix de leurs préposés, de leur complicité intentionnelle. » Il en serait de même si la faute du capitaine avait été commise par lui en exécution des prescriptions de son armateur.

(2) Cass., 3 mars 1897, *Journ. de jurispr. comm. et marit. de Marseille*, 97.1.189 (ouvriers employés à réparer le navire).

(3) Cass. civ., 11 février 1894, D. 94.1.399 ; 12 juin 1894, S. 95.1.161. — Les mêmes motifs n'existent plus ici : alors que le capitaine échappe à toute direction et à toute surveillance de la part de l'armateur, le capitaine voyageant avec le navire et y possédant une autorité indiscutable, conserve sur les gens de l'équipage une direction constante et effective, et peut exercer sur eux une surveillance sérieuse que l'éloignement rendait impossible à l'armateur. Aussi la Cour de cassation revient à sa manière de voir habituelle et déclare que, « suivant les principes de notre législation, la clause de non-garantie d'avaries insérée dans un contrat de transport n'est légale qu'en tant qu'elle a pour effet de mettre la preuve des fautes du transporteur ou de celles de ses agents placés sous ses ordres à la charge de ceux qui demandent la réparation du dommage ». — M. Lyon-Caen doute qu'une pareille différence de fait soit suffisante pour justifier la différence des solutions alors qu'aucun texte de loi n'existe sur la question : *Revue critique*, 1895, p. 353-355. — « Les fautes, dit M. Bouteaud (*op. cit.*, p. 299), pour accorder au capitaine le droit qu'il accorde à l'armateur, sont pour le capitaine faciles à commettre. Elles sont aussi généralement très excusables, surtout quand elles se produisent par la perte d'une partie du sang-froid, dans l'angoisse, dans l'affolement d'une rencontre imminente en mer. » — D'après MM. Lyon-Caen et Renault, d'ailleurs (*Traité*, t. V, n° 521), le capitaine de navire n'est pas responsable de plein droit, en vertu de l'article 1384 du Code civil, des fautes des gens de l'équipage placés sous ses ordres : « Le commandant des gens de l'équipage n'est pas le capitaine, mais l'armateur. Le capitaine,

responsabilité des fautes du capitaine stipulées en matière de transports fluviaux (1), ne priveraient pas le chargeur de tout recours dans les cas qu'elles prévoient, mais auraient pour seul effet de mettre à sa charge la preuve d'une faute imputable à la personne exonérée ; ce qui commande une interprétation plus rigoureusement restrictive encore des cas que prévoient ces clauses (2).

A part cette situation spéciale, dont la Cour suprême fait découler, au profit des armateurs, un droit absolu à s'exonérer de façon complète des fautes des gens de mer (3), admettant ainsi partiellement la théo-

quand il les engage, le fait au nom et pour le compte de celui-ci... Il serait exorbitant de le rendre responsable des faits de personnes qui ne travaillent pas pour lui et dont les services ne lui profitent pas. » Et ces auteurs appuient en outre leur opinion sur un incident des travaux préparatoires. La première conséquence à en tirer est que le capitaine n'est responsable des fautes des gens de l'équipage que quand une faute est prouvée à sa charge : soit qu'il ait choisi des gens de mer notoirement incapables, soit qu'il les ait insuffisamment surveillés, soit qu'il n'ait pas exercé sur eux son pouvoir disciplinaire. La seconde conséquence, très intéressante à notre point de vue, serait, d'après MM. Lyon-Caen et Renault (t. V, n° 747 *quater*), qu'il faudrait permettre des clauses excluant cette responsabilité du capitaine. La déduction n'est-elle pas aussi sujette à caution que la théorie elle-même ?

(1) Cass., 28 février 1900, D. 1900.1.286, S. 1900.1.209. — Au cas de transports sur les fleuves et rivières, les clauses imprimées sur les bulletins de bagages ou les connaissements de la Compagnie, et par lesquelles le transporteur s'exonère des pertes et dommages pouvant provenir d'accidents, de fortunes de mer, ou de fautes du capitaine ou de l'équipage, n'ont d'autre effet que de renverser l'ordre de la preuve et d'obliger le propriétaire des objets avariés ou perdus à établir la faute des préposés de la Compagnie. C'est que l'article 107 du Code de commerce assimile les transports fluviaux aux transports par terre. — Cpr. cependant la note de M. Lyon-Caen, S. 1900.1.209.

(2) C'est donc à bon droit que, le 3 février 1904, la Cour de cassation a jugé que « La clause de non-garantie des fautes du capitaine ne saurait être utilement invoquée par le propriétaire d'un navire pour se couvrir des fautes qui auraient été commises par ses agents, en dehors de toute intervention du capitaine » : *Gaz. Trib.*, 17 février 1904.

(3) Nous avons dit déjà que la différence ainsi créée entre les deux sortes de transports terrestre et maritime, et même dans le transport maritime entre deux situations si voisines, n'est justifiée que très faiblement : il s'agit toujours d'empêcher une personne de répondre des fautes d'autrui, et quel motif de droit y a-t-il de permettre à l'armateur de se décharger de la responsabilité des fautes de ses préposés qui naviguent, alors qu'on ne donne qu'une portée beaucoup moindre aux conventions par lesquelles tout autre voiturier voudrait se décharger d'une faute analogue ? M. Sarrut (D. 90.1.212, 1^{re} col.) a essayé de la légitimer en prétendant que, dans le contrat de transport maritime, l'armateur remplit le rôle de commissionnaire de transports, et le capitaine celui de voiturier. Or, ajoute-t-il, on s'accorde à reconnaître que le commissionnaire de transports peut s'exonérer, par une stipulation expresse, de sa responsabilité, quant aux faits des voituriers qu'il emploie (art. 98, C. com.). Mais c'est là une construction péniblement érigée *a posteriori* pour étayer une thèse boiteuse, et qui d'ailleurs n'est pas très heureuse, car si elle peut servir à expliquer la différence créée au point de vue de la validité des clauses d'irresponsabilité entre l'armateur et le capitaine de navire, elle ne nous dit pas pourquoi l'armateur est plutôt commissionnaire de transports que la Compagnie

rie que MM. Boudaud et Lyon-Caen voudraient voir appliquée à toutes stipulations quelconques d'irresponsabilité (1), la jurisprudence s'en

de chemins de fer ou de voitures, ni pourquoi le capitaine de navire est plutôt voiturier que le conducteur de train ou le cocher. Il suffit de se reporter aux développements que nous avons donnés déjà en plusieurs endroits, pour se convaincre qu'il y a dans cette interprétation des rapports entre armateur et capitaine de navire une méconnaissance complète de la réalité juridique. Les exploitations qu'en donne la jurisprudence ne semblent généralement pas péremptoires pour établir que ce n'est pas déroger à l'ordre public que de stipuler la non-responsabilité pour les fautes commises par le capitaine et les hommes de l'équipage, en matière d'affrètement, mais qu'il est contraire à l'ordre public qu'un voiturier quelconque convienne de son irresponsabilité pour les fautes de ses préposés, ou que l'armateur stipule la non-responsabilité de ses propres fautes. Il faut, soit prohiber entièrement toutes ces sortes de clauses, soit les admettre les unes et les autres, et dans ce dernier cas leur faire produire le même effet. Aussi s'explique-t-on qu'il y ait eu une longue résistance à cette jurisprudence : Bordeaux, 5 février 1889 et 12 mars 1890, *Rev. int. dr. marit.*, 1889-90, p. 192 et 1890-91, p. 28 ; Arth. Desjardins, II, p. 62, se prononce pour la nullité.

(1) Lorsqu'il s'agit de démontrer qu'il y a lieu à application de la clause exonérant l'armateur des conséquences des fautes du capitaine, se pose la question de savoir à qui en incombe la preuve. Nous l'avons examinée en principe : étant donné que le débiteur tenu d'une obligation contractuelle et qui invoque une exception pour prétendre sa libération, doit justifier du fait qui produit sa libération, c'est évidemment à l'armateur à établir que l'accident provient bien d'une faute du capitaine et qu'il tombe dans le rayon d'influence de la clause d'exonération. L'armateur étant responsable de toutes personnes autres que celle du fait desquelles il a stipulé l'exonération et de sa faute personnelle, c'est à lui qu'il appartient, pour se dégager, de prouver qu'aucune de ces fautes n'est intervenue, que par exemple le naufrage n'est pas dû à l'état défectueux du navire. La jurisprudence s'est quelque temps ralliée à cette manière de voir et a sanctionné cette juste application des principes contractuels, notamment par l'arrêt de cassation du 12 juillet 1893 qui (après le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 12 juillet 1888 et l'arrêt de la Cour de Paris du 26 mars 1891, D. 95.1.145), dit expressément qu'en présence de la clause du contrat de transport par laquelle la Compagnie transatlantique a décliné par avance la responsabilité des fautes de son capitaine, et pour en exciper à l'effet de se dégager des obligations du contrat de transport, il appartient à cette Compagnie de prouver que le sinistre est effectivement survenu par la faute du capitaine. — *Adde* : Trib. com. Marseille, 23 juin et 7 juillet 1897 ; Aix, 3 mars 1898, *Rev. int. dr. marit.*, t. XIII, p. 108. — Mais, par un arrêt de cassation du 18 juillet 1900 (*Rev. int. dr. marit.*, t. XVI, p. 146 ; *Pand. franç.*, 1901.1.114), elle revient malencontreusement sur cette doctrine : « L'armateur qui a stipulé qu'il ne répondra pas des fautes du capitaine et de l'équipage n'a, lorsque les marchandises ne sont pas représentées à l'arrivée, aucune preuve à faire, il ne peut être rendu responsable que s'il est prouvé par le chargeur que la perte des marchandises est due à une faute personnelle. » Dans deux arrêts : du 2 janvier 1901 (*Rev. int. dr. marit.*, t. XVI, p. 465) et du 6 janvier 1902 (*Pand. franç.*, 1902.1.513), la Cour suprême persiste dans cette jurisprudence désastreuse pour les propriétaires de marchandises qui se voient obligés, lorsqu'ils actionnent l'armateur, de prouver que les avaries proviennent d'une cause autre que la faute du capitaine, par exemple d'un vice de l'armement, de la faute de l'armateur lui-même. M. Lyon-Caen critique à juste titre ces décisions dans la *Revue critique*, 1901, p. 460 et 461 ; 1902, p. 533 et 534 (alors que dans son *Traité*, t. V, n° 744 bis, il en approuve la doctrine). La Chambre civile

tient pour le transport des marchandises à la solution que nous croyons devoir logiquement résulter de toutes clauses d'exonération visant les conséquences d'accidents de personnes. Nous n'avons pas à faire ici l'examen critique de cette jurisprudence et à rechercher notamment si réellement l'ordre public protège la responsabilité délictuelle en tant qu'elle s'applique aux biens.

Au résultat auquel elle aboutit, on a fait bien des reproches dont quelques-uns pourraient nous être opposés :

En détournant ainsi la clause de sa signification apparente pour restreindre sa portée à une simple interversion des règles de la preuve, dit-on, on dénature le sens de la clause d'irresponsabilité et on lui fait produire un effet que les parties n'ont pas eu en vue (1). Les parties, répondrons-nous, n'ont pu avoir en vue qu'un résultat conforme à la loi, et toute la bienveillance avec laquelle on applique le principe de la liberté des conventions ne peut aller jusqu'à leur permettre d'enfreindre ses dispositions d'ordre public. Ce qu'elles ont entendu faire, d'ailleurs, c'est éteindre la responsabilité que le contrat faisait naître à la charge de l'un d'eux, et nous donnons à la clause ce plein effet. Il subsiste une responsabilité de droit commun devant la rigueur de laquelle se brise la libre volonté des parties : nous ne pouvons passer outre, les parties l'eussent-elles voulu et donc, nous ne pouvons exclure totalement la responsabilité du voiturier ; mais nous devons lui faire produire tout l'effet compatible avec les dispositions inéluctables de

dit-il, crée à la charge du capitaine une présomption de faute ; on ne voit pas cependant pourquoi on présumerait plutôt la faute du capitaine que celle du propriétaire du bâtiment. Il n'y a donc aucune raison de maintenir cette solution inexacte, et il importerait de revenir à une saine application des conséquences de la responsabilité contractuelle. — Voir au surplus, sur ces trois arrêts de cassation, la note de M. Denisse aux *Pandectes françaises*, 1902.1.513 ; et la dissertation que MM. Paul Govare et Léon Denisse ont publiée dans la *Revue internationale du droit maritime* (1901-1902, p. 291 s.), sous le titre *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 628. — Examinant spécialement la formule très nette : « La Compagnie ne répond pas des avaries et déchets de route » qui figurait dans certains tarifs spéciaux de chemins de fer, M. Sarrut soutient que la jurisprudence, en la faisant aboutir à un simple déplacement de preuve, méconnaissait trois principes de droit certains : Cette formule, dit-il, signifie incontestablement : la Compagnie ne doit aucune indemnité pour les avaries et déchets de route. Et, sous prétexte d'interprétation, la jurisprudence décide précisément le contraire : la Compagnie doit une indemnité pourvu que l'expéditeur ou le destinataire justifie d'une faute. Juger ainsi, ce n'est plus interpréter un texte, c'est le dénaturer (et en aucune matière le juge ne peut modifier, sous prétexte d'interprétation, une disposition claire, précise, ne prêtant pas à l'équivoque) ; or ce texte fait partie d'un tarif de chemin de fer, homologué par le ministre des travaux publics, c'est-à-dire d'un acte administratif (et il est interdit aux tribunaux ordinaires d'interpréter les actes administratifs) ; enfin les tarifs des Compagnies de chemins de fer doivent être appliqués à la lettre, sans qu'il soit permis d'en étendre ou d'en restreindre les termes, par voie d'interprétation » (note D. 90.1.212).

nos lois. L'interprétation que nous donnons à la volonté des parties est donc strictement juridique.

M. Thaller approuve notre résultat, qui a pu paraître assez énigmatique lorsque la jurisprudence a commencé à le consacrer. Mais, par un argument dont nous n'apprécions pas toute la portée, et que nous croyons en défaut dans l'hypothèse même que nous étudions, celle des accidents de personnes (1), il critique en 1901 la doctrine du concours des deux responsabilités dont il admettait l'argumentation en 1886 (2), et provoque une nouvelle explication de la jurisprudence. « La pensée qui semble la guider, dit-il, est celle-ci : Il est d'ordre public qu'on réponde de ses fautes. Que la dette ait sa base dans la loi ou dans une convention, il est inadmissible que le débiteur se procure l'immunité, en écartant les suites de ses actes répréhensibles. Mais il n'est pas d'ordre public que le débiteur soit présumé coupable. On peut convenir que c'est la force majeure qui se présupera. Le droit pour la victime de se faire indemniser est rendu plus difficile, mais il n'est pas perdu. Le demandeur est placé dans la même situation quant à la preuve, que s'il agissait *ex delicto*. De ce que la clause ne comporte pas une interprétation littérale, ce n'est pas un motif pour la traiter de non avenue. On lui fera produire le maximum de résultats compatibles avec la loi. » Lorsqu'une clause est susceptible de deux sens, on doit plutôt l'entendre dans celui avec lequel elle peut avoir quelque effet que dans le sens avec lequel elle n'en pourrait produire aucun (art. 1157, C. civ.) » (3). Cette explication nouvelle tombe sous le coup d'une objection à laquelle nous échappons. Quand il est stipulé que le voiturier ne sera pas responsable de la perte, des avaries ou du retard, il n'y a pas de doute sur le sens de la convention. Elle touche au fond du droit, à la responsabilité même, non à une question de preuve ; on ne l'interprète pas, on la défigure en lui donnant seulement la dernière portée. Dans l'opinion que nous avons soutenue, on ne quitte pas le domaine propre de la responsabilité ; puisqu'on ne fait que substituer à une responsabilité contractuelle une responsabilité délictuelle. C'est seulement par voie de

(1) « Présenté sous cette forme, dit-il (du concours des responsabilités contractuelle et délictuelle), l'argument laisse à reprendre. Les faits dont on doit répondre suivant l'article 1382 sont ceux qui se produisent entre personnes étrangères l'une à l'autre. Ils consistent nécessairement dans un acte offensif sur le bien ou la personne d'autrui, auxquels on ne devait pas toucher, dans un acte *in committendo*. Ici le dommage proviendra plutôt d'une négligence dans la traction d'une chose qu'on détenait légitimement, d'un acte *in omittendo*. La faute est toute négative elle ne se conçoit plus, lorsqu'on fait abstraction du contrat. Il ne saurait y avoir de concordance entre les faits motivant la réclamation du chef d'une convention et celle née d'un délit. Les deux responsabilités ont un domaine différent... » Thaller, *Traité de droit commercial*, n° 1204.

(2) Thaller, *Annales de droit commercial*, 1886, p. 251.

(3) Thaller, *Traité de droit commercial*, n° 1204.

conséquence que l'on aboutit à une interversion des règles de la preuve : tout individu qui invoque une responsabilité délictuelle — ce qui est à proprement parler la résultante de la clause de non-garantie, puisque la faute isolée du contrat conserve uniquement un caractère délictuel — doit prouver que l'autre partie a indûment agi ; ainsi se comprend le déplacement de la preuve.

§ 3. — Appréciation des conclusions du système contractuel.

Telle est donc la conclusion à laquelle arrive le système contractuel, et ses adversaires ont la partie belle pour constater sa faillite.

On cherchait, en l'adoptant, à enlever à la victime le fardeau de la preuve et à améliorer une situation que le système délictuel faisait peu favorable.

Et voilà que, dans l'opinion la plus générale et la seule logique, la validité des clauses de non-responsabilité est reconnue, et aura pour résultat, renversant les rôles en matière de preuve, de replacer la victime dans la situation d'un demandeur délictuel ; s'il fallait en croire même certains auteurs, la clause de non-garantie serait assez puissante pour affranchir le voiturier de toute responsabilité relativement aux fautes commises soit par lui-même, soit par ses préposés, résultat qu'on ne saurait encore trouver plus favorable au voyageur que la soumission à la responsabilité délictuelle.

Quant à ceux des partisans de la responsabilité contractuelle qui, avec M. Sainctelette proclament la nullité absolue de toute convention déchargeant le voiturier des suites des accidents provoquant une lésion corporelle du voyageur, ils ne peuvent y arriver qu'au prix d'une grave conséquence, puisque rationnellement, la responsabilité contractuelle ne saurait être indélébile et qu'on doit pouvoir se soustraire aux obligations qui ne résultent que d'un libre accord de volontés, peut-être même au mépris de l'article 1152 du Code civil. Leur solution est en contradiction avec le fondement même de leur système (1) ? Ceci est tellement vrai qu'ils n'osent aller jusqu'à interdire aux parties de s'accorder pour mettre la preuve de la cause de l'accident à la charge du

(1) La thèse contractuelle suppose toutes les restrictions que le contrat aurait pu admettre ; déclarer nulles toutes conventions souscrites en ce but, ce n'est plus présumer une promesse de sécurité, c'est l'imposer. Pour rester logiques, il faudrait alors, observe M. Saleilles (dissertation D. 97.1.439, 2^e col., *in fine*) reconnaître franchement que cette obligation d'ordre public et indélébile n'est plus une obligation contractuelle, mais une obligation légale. On a objecté qu'en considérant la sécurité comme élément essentiel du contrat de transport, et non plus seulement comme élément naturel, on échappait à ce reproche ; mais ce faisant, combien prête-t-on à controverse, puisqu'une partie de la doctrine ne qualifie même pas d'élément secondaire cette même sécurité. « Du reste, ajoute M. Guy, qu'importe cette distinction, s'il plaît aux parties d'écarter la responsabilité du fait des éléments essentiels et secondaires. »

voyageur qui actionne le voiturier ; une fois encore tout l'édifice si péniblement édifié s'écroule, puisque par une simple et facile clause presque imposée aux voyageurs, le voiturier bien souvent maître des conditions du contrat, peut éluder l'application des règles contractuelles et qu'on arrive de nouveau à dépouiller la victime de toute indemnité chaque fois que la cause de l'accident n'apparaîtra pas clairement. Le système ne serait complet qu'avec l'interdiction de la stipulation du renversement de la preuve, sous couleur d'ordre public, mais il y aurait évidemment là une exception grave et tout à fait arbitraire aux règles qui régissent la responsabilité contractuelle (1).

« En présence d'une telle facilité laissée aux contractants, il est aisé de prévoir ce qui serait arrivé si la théorie de la responsabilité contractuelle eût triomphé : ce triomphe eût entraîné comme un corollaire inévitable l'insertion usuelle d'une clause de retour au droit commun de la faute délictuelle ; cette clause fût devenue vite une clause de style ; le voiturier l'eût imposée au voyageur ; on l'aurait lue sur tous les billets de transport et la garantie qu'on pensait assurer à la victime se fût pratiquement évanouie » (2). La responsabilité contractuelle aurait été à la merci d'une clause contraire. Par une simple mention au dos d'un billet ou du bulletin de passage, voilà le transporteur délivré du fardeau de la preuve qu'on pensait lui avoir définitivement imposé. Le contrat de transport, étant, lorsqu'on a affaire à de grandes Compagnies, plutôt qu'un véritable contrat, une loi, une charte fixée par l'une des parties et à laquelle l'autre adhère, le voyageur dépouillé de toute protection et de tout recours ne pourrait refuser d'accepter cette clause : s'il discute cette condition du transport, la Compagnie lui répondra par l'impossibilité où elle se trouve d'y modifier quoique ce soit et le voyageur qui a besoin de se rendre rapidement en telle ville sera bien forcé de passer par ses volontés, parce que le chemin de fer ou telle Compagnie de navigation sont seuls à faire le voyage ; dès qu'il aura accepté le billet qui lui est nécessaire pour justifier de son droit, il sera considéré comme adhérant aux stipulations de la Compagnie. Le voyageur, en présence de ses exigences n'est pas libre de refuser l'insertion de la clause qu'il repousse ; il n'a d'autre liberté que celle de voyager aux conditions que prétend lui imposer le voiturier ou de rester chez lui.

Nous ne croyons pas que ce danger soit aussi menaçant qu'on veut bien le dire, et voici pourquoi nous le croyons exagéré : les voituriers

(1) La convention d'intervention de preuve, toujours valable, même au cas de dol ou de faute lourde enlève même le dernier intérêt que l'on aurait pu trouver à l'admission de la responsabilité contractuelle : au cas de faute grossière du voiturier, où la presque-unanimité des auteurs déclare nulle toute clause de non-responsabilité, cette convention permet d'en effacer le principal résultat.

(2) Jossierand, *De la Responsabilité du fait des choses*, p. 42.

qui voudraient recourir aux clauses de non-responsabilité se heurteraient à un sentiment bien naturel qui donnerait à ces clauses une apparence d'inhumanité, et bien certainement, si ces voituriers étaient de puissantes Compagnies de transports, d'unanimes protestations ne tarderaient pas à s'élever qui forceraient la main au législateur et lui arracheraient une prohibition nécessaire ; c'est ce qui explique la rareté des clauses de ce genre aussi bien à l'étranger qu'en France (1).

Ce que les entrepreneurs de transports songeraient plutôt à faire, ce serait, soit de limiter à une certaine somme leur responsabilité éventuelle (2), soit de proposer aux voyageurs deux tarifs : l'un correspondant au tarif actuel et entraînant pour le voyageur droit à indemnité, l'autre étant un tarif réduit comportant comme compensation la renonciation anticipée à tous dommages-intérêts en cas d'accident. Mais la clause d'exonération partielle contenant fixation à forfait

(1) Un mouvement de ce genre, commencé depuis de longues années à propos des clauses de non-responsabilité de l'armateur à raison des fautes du capitaine, s'est accentué ces derniers temps pour les clauses d'irresponsabilité des tarifs spéciaux des chemins de fer, pour lesquelles l'interprétation de la Cour de cassation aboutit à rendre souvent illusoire la réclamation de l'expéditeur, tout comme si elle tenait sans aucune réserve la clause pour valable. Bien que les tarifs dans lesquels figurent ces clauses soient des tarifs réduits et conditionnels, et que les expéditeurs restent toujours libres de demander l'application du tarif général, l'administration a obtenu des six grandes Compagnies l'abandon de la clause de non-responsabilité de perte et avaries conçue en termes généraux ; aux termes de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 sur les conditions générales d'application des tarifs spéciaux, depuis le 1^{er} janvier 1901, elle est remplacée par une clause nouvelle empruntée à la Convention de Berne (art. 31) et qui énumère limitativement les cas où la responsabilité de la Compagnie n'existera pas. Pour les détails du système de responsabilité ainsi organisé, voir la dissertation de M. Sarrut, D. 03.1.17, sous le premier arrêt de Cassation (1^{er} décembre 1902) qui l'a dégagé et appliqué. La situation n'étant pas suffisamment améliorée, le mouvement de protestation s'est continué et l'opinion publique a appuyé devant les Chambres une proposition de loi qui, en un troisième paragraphe ajouté à l'article 103 du Code de commerce, déclare nulles les clauses de non-responsabilité, qui est sur le point d'aboutir. Par crainte cependant de préjudiciables relèvements de tarifs, la Chambre de commerce de Paris et un certain nombre d'autres ont donné à la proposition de nullité absolue un avis défavorable et ont demandé que les tarifs se bornent à décider que la preuve incombe au voiturier, c'est-à-dire qu'il soit obligé de prouver qu'on se trouve dans un des cas où la responsabilité est exclue par ces tarifs (Lyon-Caen, « Chronique législative », *Revue critique*, 1904, p. 182 ; *Annales de droit commercial*, 1902, p. 312-313). C'est l'interprétation que donne la Cour suprême des nouveaux tarifs.

(2) Rappelons à l'étranger, comme exemples de ces limitations : en Angleterre, la fixation d'un maximum de 2,525 francs, pour les blessures survenues aux ouvriers voyageant dans les trains d'ouvriers. La loi de Massachusetts du 12 avril 1881, qui fixe, entre 500 et 5,000 dollars, les indemnités qui peuvent être la conséquence d'une blessure occasionnée par les voyages en chemins de fer ; la loi du district de Colombie, aux Etats-Unis, qui limite, à 10,000 dollars, l'indemnité due au cas de mort survenue dans les mêmes conditions.

d'un tarif d'indemnité en cas d'accident soulèverait les mêmes mécontentements ; quant à l'offre d'un tarif réduit, la différence des prix ne pourrait être que très minime, le bénéfice procuré aux voituriers par l'exonération n'étant guère sensible, de telle sorte que le voyageur se refuserait à renoncer à l'économie d'une faible somme, qui le priverait d'un recours parfois très utile.

Le seul cas où ces conventions deviendraient pratiques serait celui où les clauses limitatives ou exonératrices seraient insérées dans les conditions spéciales des transports gratuits ou à tarifs de faveur qu'accordent certaines sociétés de navigation et plus fréquemment les Compagnies de chemins de fer. Resterait à voir si le ministre des travaux publics consentirait à homologuer les tarifs atténuant ou faisant disparaître la responsabilité (1) ; s'il passait outre, M. de la Gor-

(1) Par suite de l'homologation ministérielle indispensable à la mise en vigueur des tarifs et dont le contrôle porte sur toutes les conditions du transport, les Compagnies ne pourraient, hors les cas qui seraient prévus par leurs tarifs, exiger des voyageurs une décharge quelconque de garantie : en effet, « les clauses et conditions des cahiers des charges et des tarifs ou règlements, dûment approuvées et publiées ont force de loi pour ou contre les Compagnies, et il est interdit d'y déroger par aucune convention expresse ou tacite » Cass., 29 décembre 1890, D. 92.1.357.

Cette homologation a été donnée déjà pour des clauses relatives aux cartes d'abonnement ou de circulation à demi-tarif, par lesquelles les Compagnies imposent à leurs titulaires l'engagement de n'exercer aucune action ni prétendre à aucune indemnité pour arrêt, empêchement, retard survenu dans l'arrivée des trains, changement de service ou de direction, défaut de place, diminution du nombre des trains... La jurisprudence, fidèle à sa conviction que nul ne peut par une convention, se mettre par avance à l'abri de ses propres fautes ou de celles de ses préposés, se refuse à donner à ces clauses un caractère absolu, mais en déduit un renversement de preuve et l'obligation pour l'abonné de prouver la faute de la Compagnie : Trib. com. Seine, 18 juin 1898, *Gaz. Pal.*, 15 novembre 1898 ; Trib. com. Seine, 16 septembre 1899, *Gaz. Trib.*, 13 octobre 1899 ; Trib. com. Marseille, 23 octobre 1901, *Rec. Mars.*, 02.1.24 ; Trib. com. Argentan, 20 novembre 1901, *La Loi*, 30 novembre 1901 ; Trib. com. Roanne, 27 novembre 1901, *Gaz. com. Lyon*, 9 janvier 1902 ; Trib. civ. Seine, 10 février 1902, *Ann. ch. de fer*, 02.2.204. — Un nouveau courant se dessine cependant, déclarant licite et obligatoire toute clause de ce genre : « Elle forme en effet, une des conditions de la convention valablement intervenue entre les parties et aux termes de laquelle, en échange d'une réduction du prix de transport, l'abonné consent à accorder à la Compagnie, le bénéfice de la clause d'irresponsabilité » : Trib. com. Rennes, 29 juin 1900, *Le Droit*, 15 août 1900 ; Trib. com. Seine, 11 juin 1902, *Gaz. Trib.*, 1^{er} août 1902 ; Trib. com. Boulogne-sur-Mer, 12 janvier 1904, *Gaz. Trib.*, 24 mars 1904. — « On a tort, ajoute le tribunal de commerce de la Seine, le 12 mars 1903 (*Gaz. Pal.*, 6 mai 1903), de contester la validité de ces clauses, comme entraînant l'irresponsabilité de la Compagnie, alors que la jurisprudence n'admet pas qu'on puisse par avance s'exonérer de ses fautes même non intentionnelles. Les tarifs, du fait même de leur homologation, constituent des « lois d'ordre public » ; on serait donc mal venu à s'insurger contre eux au nom de l'ordre public. De plus, librement acceptés, ce sont des contrats qui doivent être observés sans que le voyageur puisse faire un choix entre les conditions à lui favorables dont il se prévaudrait et désavantageuses auxquelles il prétendrait se sous-

ce (1) octroie « aux particuliers lésés par l'application de ce tarif, le droit d'en demander l'annulation devant le Conseil d'Etat ». Nous doutons qu'ils l'obtiennent, mais cette homologation ne mettrait pas obstacle aux protestations de l'opinion publique, pas plus qu'elle n'y a mis obstacle pour les tarifs spéciaux des marchandises contenant une clause d'exonération des « déchets et avaries de route ».

SECTION III. — Les conventions d'irresponsabilité dans le système de l'unité.

Dans ce système, la responsabilité est l'obligation de réparer le préjudice né de l'inexécution d'une obligation, qui peut avoir indifféremment pour source la loi ou le contrat. « Demander si l'irresponsabilité peut être stipulée revient donc à se poser cette question : le débiteur peut-il convenir avec le créancier qu'il ne réparera pas le préjudice né de l'inexécution volontaire ou involontaire de l'obligation ? Cela revient encore à se demander, ajoute M. Grandmoulin (2), quelles créances et quelles dettes la convention des parties peut éteindre. L'article 1134 du Code civil répond que la convention est la loi des parties, sauf le respect dû à l'ordre public. »

Reste donc à rechercher si l'ordre public ne s'oppose pas à la validité des clauses d'irresponsabilité, ou au moins de certaines d'entre elles. Et les partisans de l'unité de nature de la responsabilité poursuivront évidemment cet examen sans se préoccuper de savoir si telle responsabilité a sa source dans le contrat ou dans la loi (3). Mais, ici

traire. »

Mais il est peu probable que le ministre consentirait à étendre son approbation à une clause exonératoire visant la sûreté des personnes. Cependant, la clause du tarif spécial P. V. n° 5 de la Compagnie du Nord, qui accorde le parcours gratuit au gardien des animaux voyageant en grande et en petite vitesse, mais en échange d'une renonciation à garantie, semble bien prévoir aussi les accidents quand elle stipule que la Compagnie se décharge de toute responsabilité. La question ne s'est pas, à notre connaissance, posée devant les tribunaux.

Le contrôle de l'Etat s'exerce aussi, nous l'avons vu, sur les conditions de passage des lignes maritimes subventionnées.

À l'étranger, certaines Compagnies de chemins de fer lorsqu'elles octroient à titre gracieux le transport gratuit, subordonnent la délivrance de permis à une renonciation des intéressés à leurs droits en cas d'accident.

(1) De la Gorce, *op. cit.*, p. 293. — « De semblables stipulations, dit M. Sourdat (3^e éd., n° 1079), à propos même du transport des marchandises, sont nulles comme ayant une cause illicite, comme contraires à l'ordre public et à des lois positives dont l'homologation administrative ne peut anéantir l'effet. »

(2) Grandmoulin, *op. cit.*, p. 64.

(3) Nous avons vu déjà plusieurs partisans de la dualité des responsabilités qui croient cette distinction sans influence sur la validité ou l'invalidité des clauses de non-responsabilité, soit qu'ils donnent dans tous les cas la même solution, soit qu'ils s'inspirent d'une autre distinction. Ajoutons-y M. Thaller, *Traité de droit commercial*, n° 1204.

encore, les opinions sont partagées et nous avons dit comment M. Robin admet la pleine liberté des conventions d'irresponsabilité, tandis que M. Grandmoulin, tout en paraissant disposé à souscrire à la clause d'exonération dans les conventions ayant pour objet des choses matérielles et relativement à des préjudices pécuniaires vraiment réparables en argent, pense qu'elle offenserait l'ordre public, dans les contrats ayant pour objet des personnes et relativement à des atteintes portées à leur vie ou à leur santé. Il est donc d'avis qu'on ne peut d'aucune façon s'affranchir des suites de la blessure, de la maladie ou de la mort occasionnées par un acte volontaire, ou par sa faute, ou par une absence de précautions.

SECTION IV. — Les conventions d'irresponsabilité dans les systèmes de l'obligation légale et du risque professionnel.

Pour M. Josserand, l'obligation de réparer le dommage dans les conditions fixées par la loi ayant un caractère légal, il s'ensuit que la convention qui aurait pour but de l'écarter serait nulle, comme contraire, non plus seulement à l'ordre public, mais à la loi. Ce qu'il développe en une page qui mérite d'être rapportée : « De ce que l'obligation de réparer le dommage du fait des choses a une source légale, il résulte non seulement que le demandeur n'aura pas à fournir d'autre preuve que celle du rapport de causalité entre la chose et le dommage, mais aussi que le propriétaire ne pourrait pas s'exonérer de la responsabilité par une clause formelle dans le contrat qui l'unissait à la victime. La convention est impuissante à écarter une obligation établie par la loi, obligation qui présente un caractère d'ordre public : on ne conçoit pas que l'individu qui dirige une force puisse se désintéresser, s'abstraire des résultats immédiats de cette force ; aucune convention ne peut faire qu'il n'ait pas été la cause, sinon morale, du moins occasionnelle, matérielle du dommage ; il serait contraire à l'ordre public et à la raison que des coups fussent supportés définitivement par celui qui les a reçus et non par celui qui les a dirigés, même involontairement. La théorie de l'obligation légale est donc infiniment plus protectrice que celle de la responsabilité contractuelle ; avec elle on n'aura plus à craindre l'insertion, dans les contrats de transport, de clauses d'exonération qui deviendraient vite des clauses de style ; le voyageur sera protégé plus efficacement. Celui qui se sera confié à une Compagnie de transports ne se verra pas refuser toute indemnité de détérioration sous prétexte qu'une clause de non-responsabilité figure dans le tarif ou sur le billet : la loi même le défendra contre la tyrannie des grandes administrations et du cahier des charges.

« Si la clause d'exonération ne peut intervenir expressément ni tacitement dans de pareilles conventions, à plus forte raison ne doit-on pas songer à l'y sous-entendre, à la lire entre les lignes ; en d'autres termes, l'existence d'un contrat antérieur entre le propriétaire et la victime ne fera nullement obstacle à l'application de la responsabilité du seul fait des choses. Il est certain, à mon avis, que les parties contractantes n'ont pas eu l'intention d'écarter cette responsabilité ; mais à supposer même qu'il en fût autrement, leur volonté demeurerait impuissante : une clause tacite ne saurait avoir plus d'effet qu'une convention expresse » (1).

Dans la théorie du risque professionnel imposé par le législateur, les mêmes principes aboutissent à décider qu'aucune clause de non-responsabilité ne peut être admise.

L'article 30 de la loi des 9-10 avril 1898, sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, a pris la peine de le dire expressément : « Toute convention contraire à la présente loi est nulle de plein droit » (2). » Et il a été spécifié aux travaux préparatoires qu'on entendait prohiber aussi bien les conventions qui restreindraient à l'avance la responsabilité ainsi imposée, que celles qui l'aggraveraient (3).

Dans la théorie générale du risque enfin, la discussion ne serait pas sensiblement différente de ce qu'elle est sous la législation actuelle : à supposer qu'un contrat vienne englober une responsabilité légale, lui faisant produire des effets différents de ceux qu'aurait produits le fait sans son intervention, la clause qui aurait ce résultat ne serait pas par le fait même illicite : « Tout ce qui est équitable, tout ce qui est légal n'est pas d'ordre public : la loi, dit M. Teisseire, en l'absence de volontés formelles, peut fort bien vouloir régler le plus équitablement possible la répartition du dommage sans du tout vouloir sauvegarder de toute atteinte ce règlement équitable. Mais, si les modifications contractuelles à la responsabilité légale sont en principe permises, on peut cependant en prohiber quelques-unes comme particulièrement graves : celles qui s'inspirent de considérations absolument générales et supérieures. » Resterait à déterminer, parmi les règles édictées par le législateur, celles qui doivent être considérées comme indispensables au maintien de l'ordre social.

(1) Jossierand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 118, 119 et 120.

(2) « Il est nécessaire, dit M. Duché dans son rapport à la Chambre, de prévenir les graves inconvénients qui pourraient naître de conventions plus ou moins librement consenties, plus ou moins sincèrement reconnues entre patrons et ouvriers et qui tendraient à modifier ou à faire disparaître les garanties nouvelles que le législateur aurait jugées indispensables pour assurer la justice dans l'application de la responsabilité professionnelle en matière d'accident. » — Rapp. D. 98.4.85, note 2.

(3) Séance du Sénat du 19 mars 1898.

SECTION V. — Les conventions d'irresponsabilité dans les législations étrangères.

En Angleterre, la loi de 1854 sur le trafic par chemin de fer et canal (§ 7) porte que toute clause excluant la responsabilité est nulle. Exception n'est faite que si elle est stipulée en échange d'un tarif réduit (1). En dehors des transports par chemins de fer, ou en admet la validité.

Aux Etats-Unis, on décide généralement que la clause qui décharge le voiturier de sa responsabilité est nulle (2). En matière de transport maritime, la loi du 13 février 1893 est formelle.

En Italie, on s'accorde encore à ne lui faire produire aucun effet (3).

A la République Argentine, toutes les clauses de cette nature applicables au voyageur, et inscrites dans les règlements et lettres de voiture, ayant pour but d'affranchir les Compagnies des responsabilités imposées par la loi sont nulles (4).

La législation espagnole prohibe même pour les marchandises les clauses exclusives de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en cas d'avaries (5).

Quant aux législations qui ont expressément statué sur la responsabilité des voituriers ou de certains d'entre eux à la suite des accidents de voyageurs, mettant à leur charge l'obligation de la preuve, soit par référence à la responsabilité contractuelle, soit par l'adoption d'une responsabilité légale, elles ont toutes prévu le cas où des entreprises de transports entraîneraient les voyageurs à leur consentir quant à leur sécurité des conventions spéciales et sont unanimes à imposer cette charge aux transporteurs d'une façon indélébile en leur

(1) Haute-Cour du Banc de la Reine, 4 avril 1882, *Journal de droit international*, X, 1883. — La jurisprudence anglaise donne alors à la clause un effet restreint analogue à celui de la jurisprudence française : Haute-Cour, 9 novembre 1876, *Journal de droit international privé*, 1877, p. 51.

(2) Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du contrat de louage*, t. II, p. 613, note 5 nous en donne de nombreuses références. Il y a cependant des divergences de vues : Le *Journal de droit international*, IV, 1877, p. 268 nous rapporte un arrêt de la Cour supérieure de l'Ohio, décidant que cette clause renverse simplement la preuve ; le même *Journal*, XIV, 1887, p. 656 relate un arrêt de la Cour supérieure du Wisconsin, du 3 novembre 1886, qui, dans une hypothèse de transport gratuit, admet que la clause décharge le voiturier de sa faute ordinaire, mais non de sa faute lourde.

(3) Voir de nombreuses références dans Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, p. 613, n° 5.

(4) La clause d'irresponsabilité, dans le transport des marchandises, renverse la preuve : Cour supérieure de Buenos-Ayres, 17 mars 1898, *Journal de droit international*, XXV, 1898, p. 579.

(5) Montpellier, 28 juillet 1895, D. 98.2.28.

interdisant catégoriquement de stipuler des clauses de non-garantie.

C'est, en Allemagne, l'article 5 de la loi du 7 juin 1871 (1), d'après lequel les entrepreneurs de transports n'ont pas le droit « d'exclure par avance ni de limiter à leur avantage, par un règlement ou une convention spéciale », l'application des règles sur la responsabilité. Les clauses contraires à cette prohibition « sont sans objet légal », ce qui veut dire qu'elles sont radicalement nulles.

La même prohibition figure dans la loi autrichienne de 1869, sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer.

En Hongrie, la loi du 7 juillet 1874 (2) reproduit la disposition de la loi allemande, d'après laquelle toute convention ou stipulation tendant à déjouer la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en l'éluçant ou en la restreignant, est nulle et non avenue.

C'est, en Hollande, l'article 3 de la loi du 9 avril 1875, qui défend « aux entrepreneurs de transports par chemins de fer d'exclure ou de restreindre, soit par stipulation de la lettre de voiture, soit par leurs règlements, leur responsabilité » (3).

C'est en Russie, la décision du Conseil de l'Empire du 25 janvier 1878 (4) qui prohibe formellement la clause de non-garantie. L'application des règles précédentes, dit-elle, ne saurait être éludée ou modifiée par suite de conventions particulières, conclues par les administrations de chemins de fer ou de bateaux à vapeur avec les passagers ou autres personnes. Toute convention contraire à cette disposition est radicalement nulle.

C'est en Suisse, la loi du 1^{er} juillet 1875 qui prohibe toutes les conventions et tous règlements spéciaux par lesquels les entreprises de chemins de fer ou de bateaux à vapeur restreindraient à n'importe quel degré leur responsabilité en cas d'accidents mortels ou de lésions corporelles causées aux voyageurs. Cette disposition a été expressément maintenue par l'article 58 de la loi du 27 mars 1894, sur les transports par chemins de fer.

C'est enfin, en Belgique, la loi du 25 août 1891 qui, dans son article 17 (5), a été tout aussi formelle : « Il est interdit à l'administration des chemins de fer d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipu-

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 205.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 657. Pour les marchandises, la jurisprudence décide tantôt que la clause d'irresponsabilité est valable, tantôt qu'elle a pour seul effet de renverser la preuve. En matière de transports maritimes, elle admet généralement aussi qu'elle renverse la preuve ; à noter cependant un jugement d'Amsterdam, du 9 octobre 1885, qui la déclare nulle. — V. sur tous ces points : Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, p. 613, note 5.

(4) *Annuaire de législation étrangère*, 1879, p. 648 et suiv.

(5) *Annuaire de législation étrangère*, 1892.

lations qui modifient, en ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun. » Cet article est placé dans le chapitre II spécial aux transports par chemins de fer. La même prohibition n'a pas été formulée pour le voiturier en général et les rédacteurs de la loi ont clairement exprimé l'intention de ne pas modifier l'état de choses antérieur. Or en Belgique, la situation se présentait de façon un peu spéciale, le Code pénal édictant une peine contre toute faute ayant causé un dommage corporel (art. 418 et suiv.) ; c'est une raison de plus à M. Saintelette pour y repousser toute exonération comme contraire à l'ordre public. La jurisprudence semble hésitante entre les trois opinions qui ont été proposées, mais portée à admettre sa pleine et entière validité (1).

(1) En faveur de la validité : Cass. belge, 7 juin 1877, *Jurisprudence d'Anvers*, 77.1.268 ; 26 octobre 1877, *Pasicrisie*, 77.1.407 ; 12 novembre 1885, *Pasicrisie*, 85.1.275. — MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (*op. cit.*) nous révèlent à la note de la page 614 de nombreuses décisions en sens divers. — La Cour supérieure de justice de Luxembourg se rallie pour les marchandises au système du renversement de preuve : 14 août 1877, *Pasicrisie luxembourgeoise*, t. I, p. 374.

CONCLUSION

NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME LÉGISLATIVE.

Arrivé au terme de notre étude, il nous faut prendre position dans le débat auquel nous avons assisté jusqu'ici en spectateur impartial : nous n'avons fait, en effet, au cours de ce travail, que relever et mentionner, avec toujours le souci d'une scrupuleuse exactitude, les diverses théories qui se disputent la doctrine, et les décisions si diverses et si dissemblables d'une jurisprudence vacillant entre la rigueur des textes de 1804 et les nécessités toujours plus impérieuses d'un état social nouveau.

Plutôt que d'essayer prétentieusement de démêler le vrai du faux dans ce chaos d'idées qui s'entrecroisaient et mettaient aux prises tant d'éminents jurisconsultes, nous avons cru plus modeste en même temps que plus à portée de nos forces d'en donner un exposé complet et comme un tableau, sans les discuter et sans nous prononcer sur leur valeur respective.

Le moment est venu de faire connaître notre sentiment et de conclure.

Il est permis de regretter que le législateur n'ait pas mis plus d'ordre, de clarté et de précision dans l'exposé des règles directrices de la responsabilité ; la discussion que nous avons exposée en eût été infiniment simplifiée. Mais nous voulons cantonner nos observations dans ce qui fait à proprement parler l'objet de notre étude, puisque tous les développements généraux que nous avons été amené à donner avaient pour seul but de mettre ce point précis dans son plein jour.

Un rapide examen de la situation créée par la jurisprudence moderne au voyageur victime d'accident de transport, nous dira si nous pouvons nous en déclarer satisfait. Les explications détaillées et minutieuses que nous avons présentées dans notre troisième partie nous permettront sur ce point d'être très bref, et nous amèneront à déclarer très énergiquement que l'équité réclame la revision et l'accroissement de ses droits. Point ne sera besoin non plus de longs développements pour nous montrer ce qu'il y aurait de chimérique à espérer qu'une situation meilleure puisse lui être faite par voie d'interprétation doctrinale acceptée par nos tribunaux.

Après avoir ainsi constaté, en un rapide coup d'œil qui résumera

tout ce que nous avons dit jusqu'ici, que les droits du voyageur tels qu'ils découlent des Codes civil et de commerce ne sont irrémédiablement pas ce qu'ils devraient être, il nous faudra conclure à la nécessité d'une réforme législative et il ne nous restera plus qu'à examiner les diverses propositions suscitées par un tel état de choses, puis à voir s'il y a lieu de nous rallier à l'une d'elles.

SECTION I. — Les droits des victimes d'accidents de transport sont insuffisants, et on ne peut en attendre une satisfaisante modification que d'une intervention législative.

Les victimes, abandonnées presque au pur caprice des magistrats devaient, il y a quelques années encore, se préoccuper plus du choix du tribunal devant lequel elles actionneraient leur voiturier que du développement des arguments qu'elles comptaient invoquer.

En supposant un accident dont la cause était alambiquée, ou pouvait être due aussi bien au voiturier qu'au voyageur — et nous avons vu que les accidents de ce genre sont nombreux, — le plaideur qui en avait la possibilité, trouvait un intérêt considérable à actionner son voiturier devant le tribunal de commerce de la Seine, étant sûr, s'il avait la sagesse de limiter sa demande à 1.500 francs, d'obtenir cette compensation à son malheur. S'il choisissait le tribunal civil de la Seine, c'était l'incertitude la plus complète. Si, ayant choisi la juridiction consulaire, mais se jugeant gravement lésé, il avait élevé sa réclamation au delà de 1.500 francs, il s'exposait à un appel ; devant la jurisprudence « ondoiyante et diverse » de la Cour de Paris, le succès de son recours était des plus douteux, et la confirmation ou le rejet de la solution favorable intervenue en première instance dépendait uniquement de la chambre à laquelle le président renvoyait l'affaire.

« Il est difficile, disait M. Charmont (1), de rencontrer une situation plus singulière et peut-être est-il permis de dire aussi plus regrettable : selon que l'affaire est inscrite au rôle de telle ou telle chambre, le jugement frappé d'appel sera ou ne sera pas maintenu. L'incertitude des justiciables s'accroît encore à raison du roulement, qui chaque année modifie la jurisprudence de chaque chambre. Les procès dans ces conditions ressemblent à des jeux de hasard. »

Quant à la Cour de cassation, elle s'était prononcée en 1884 de façon catégorique pour le système délictuel, donc contre les intérêts des victimes.

« Que résultera-t-il de ces hésitations ? dit à son tour M. Boutaud, en 1896 (2). Il est difficile d'espérer un revirement de jurisprudence,

(1) Charmont, *Revue critique*, 1895, p. 626.

(2) Boutaud, *op. cit.*, p. 78.

tant que la Cour suprême n'aura pas été appelée de nouveau à statuer. »

Cette nouvelle consultation de la Cour de cassation s'est produite le 14 décembre 1903, dans des conditions particulièrement nettes, puisque l'avocat demandeur a catégoriquement demandé à la Chambre des requêtes un désaveu de l'arrêt de la Chambre civile du 10 novembre 1884, se basant sur les critiques qu'avait soulevées cet arrêt, sur la situation précaire qu'il faisait à la victime et sur les progrès qui s'accroissaient chaque jour dans la théorie de la responsabilité, surtout depuis 1884.^[1]

« Il est exact, répondait dans ses conclusions M. l'avocat-général Feuilleux (1), que les tendances, en ce qui concerne les principes de la responsabilité, se sont modifiées depuis quelques années et que, dans la matière spéciale des accidents du travail notamment, le législateur en a complètement bouleversé les règles. Mais est-ce ici que j'ai besoin de dire que le juge n'interprète point les textes selon les tendances du jour où il rend son arrêt, et que ceux relatifs au contrat de transport, n'ayant point été modifiés par le législateur, ils n'ont point une signification autre qu'en 1884 ?

« Que le législateur revise, s'il le juge convenable, les textes qui remontent à près d'un siècle et qui peuvent paraître ne plus répondre aux conditions actuelles de l'industrie des transports, où la vapeur et l'électricité entraînent à des vitesses toujours croissantes des milliers de voyageurs impuissants à se protéger contre les dangers inhérents à cette industrie même, et où les gares, avec leurs centaines de rails où s'entrecroisent les lourds et rapides convois exposent le public à des dangers inconnus à l'époque des diligences et des relais de poste ; que le législateur qui a pensé que l'ouvrier employé dans les usines où l'emploi des machines l'expose à des dangers inconnus eux aussi en 1804 avait droit à une protection spéciale, juge opportun de modifier les règles de la preuve, en ce qui concerne le contrat de transport des personnes, je n'y vois pour ma part aucun inconvénient.

« Mais, tant que ces textes n'auront point été modifiés, ils doivent être appliqués tels qu'ils sont écrits et il n'appartient pas aux tribunaux d'en forcer le sens, pour les interpréter selon ces tendances qui ont influencé plus ou moins consciemment les nombreux auteurs et les quelques arrêts qui ont refusé de s'incliner devant votre arrêt de 1884.

« Ces textes ne sont cependant ni obscurs ni ambigus, et, ce nous semble du moins, se trouvent être en parfaite harmonie avec l'état des transports et la pensée du législateur à l'époque où ont été faits le Code civil et le Code de commerce. »

Nous avons constaté qu'en réalité l'article 1784 du Code civil et

(1) Sur Cass. req., 14 décembre 1903, *Gaz. Trib.*, 28 avril 1904.

L'article 103 du Code de commerce, n'ont pas à intervenir dans le débat, mais que ce sont les principes généraux de la responsabilité qui seuls doivent être pris en considération pour le solutionner ; c'est cependant un argument d'une aussi faible portée qui a influencé la Cour de cassation et l'a déterminée à consacrer une fois de plus sa jurisprudence antérieure.

Cet arrêt, venant après les nombreuses discussions qui ont agité si profondément la doctrine est une fin de non-recevoir catégorique à toute idée de responsabilité contractuelle, il montre l'intention bien arrêtée de la Cour régulatrice de ne pas se déjuger et entraînera certainement les dernières hésitations des tribunaux dissidents. L'important mouvement doctrinal qui s'est produit sur les rapports du contrat et du quasi-délit, et sur l'indépendance des deux responsabilités contractuelle et quasi-délictuelle, n'a pas ébranlé une jurisprudence détachée plus qu'en toute autre notion des leçons de l'enseignement, et plus influencée par ses arrêts antérieurs que par les arguments qu'on peut lui développer. Il n'y a donc plus rien à espérer de son côté.

L'unité y est presque faite (1), et dans un sens que personne ne conteste être le moins favorable à une victime qui a toujours tant de peine à se rendre compte des circonstances de l'accident et à en démêler les véritables causes, que nous voyons succomber souvent, bien qu'étant en droit de poursuivre, pour ne pouvoir fournir une preuve rendue difficile par l'obscurité des faits, alors que le voiturier ne gagne son procès qu'à la faveur de ce fait qu'aucune preuve n'est à sa charge. Ses plus fermes soutiens ne s'inscrivent pas en faux contre cette affirmation et se bornent, comme M. Zens, par exemple, à essayer d'en atténuer les infériorités et à invoquer en sa faveur la grande simplicité qui en résulte, puisque chaque difficulté y reçoit une solution analogue quel que soit l'accident et quelles que soient les parties en cause.

Mais si, d'après la jurisprudence tout entière, le principe de la responsabilité du voiturier réside dans l'application des articles 1382 et suivants, personne ne soutient qu'en raison et en équité la théorie délictuelle soit celle qui règle le mieux la répartition des responsabilités pour accidents de transport. On trouve même, dans les arrêts et les auteurs, des regrets de devoir, pour respecter la teneur des textes, s'en tenir à son application. Toutes les raisons qu'invoquent les partisans de la responsabilité contractuelle du voiturier, « ont peut-être quelque valeur, elles n'en ont qu'en législation et non en droit positif. Elles peuvent servir à demander une réforme du Code civil ou du Code de commerce ; elles ne peuvent servir à les interpréter actuellement.

(1) Aux multiples décisions en faveur de la responsabilité délictuelle, rapportées p. 147 et suiv., ajouter : Trib. com. St-Etienne, 26 avril 1901, *Le Droit*, 3 mai 1901 ; Cass., 22 décembre 1876, S. 77.2.49 ; Aix, 10 janvier 1877, S. 77.2.236 et 23 novembre 1877, S. 78.2.32.

« Il s'agit bien moins dans un débat judiciaire de savoir si une loi est bonne ou mauvaise, suffisante ou non, que de savoir quelle elle est » ; or, la théorie contractuelle n'applique pas la loi, elle la crée. Sa doctrine est inconciliable avec le droit existant ; les tribunaux qui la suivent (1), pratiquent une jurisprudence prétorienne et comblent arbitrairement ce qui leur semble être une lacune dans notre législation.

« Il est hors de doute que la solution à laquelle on arrive avec l'article 1382 est regrettable et qu'il y a quelque ironie à traiter les choses avec plus d'humanité que les personnes et à permettre aux Compagnies de tenir au voyageur victime d'un déraillement ou d'un tamponnement le langage suivant : « Prouvez-donc que nous avons commis une faute en vous écrasant » (2).

Laisser retomber inhumainement de tout son poids le fardeau de la preuve sur les épaules du voyageur mutilé, et exiger de lui une justification beaucoup plus considérable, quand il réclamera réparation d'une lésion corporelle, que s'il réclamait du fait de ses bagages endommagés, c'est s'exposer à aboutir à ce résultat choquant au plus haut point : la victime indemnisée pour avarie des bagages qu'elle emmenait avec elle (l'incertitude de la cause de l'accident étant alors en sa faveur), et se voyant refuser toute réparation pour la blessure qu'elle a reçue dans le même accident parce qu'elle n'arrive pas à fournir une preuve dont la responsabilité contractuelle la dispensait pour son bagage.

Et cela arrivera d'autant plus souvent que la différence est plus tranchée et marque plus profondément le désavantage du voyageur, victime dans sa personne. Nous avons insisté déjà sur la cruauté du système délictuel ; M. Pourquery de Boisserin, tant dans l'exposé des motifs d'une proposition de loi dont il saisissait la Chambre des députés le 12 novembre 1901 (3), que dans le rapport déposé le 20 janvier 1902 (4) au nom de la Commission de réforme judiciaire et de législation civile à laquelle sa proposition avait été renvoyée, trace un vigoureux tableau de la pénible situation faite à la victime après l'accident, par la théorie qui se réfère à l'article 1382 du Code civil. Bien que nous ne souscrivions pas à ce que ce tableau a d'exagéré, nous tenons à le reproduire, comme étant le seul écho de nos doléances qui soit parvenu aux oreilles du législateur.

Après avoir constaté les progrès étonnants de l'industrie des transports dans le courant du xix^e siècle et en avoir auguré pour l'avenir de

(1) Aux décisions rapportées *suprà*, p. 194 et suiv., *adde* : Trib. civ. Seine, 24 mars 1885, *La Loi*, 17 mai 1885.

(2) Jossierand, *Revue trimestrielle*, 1904, n^o 2, p. 65 à 67.

(3) *Journal officiel*, *Documents parlementaires*, Chambre, 1901 ; *Annexe* n^o 2739, p. 71 et 72.

(4) Chambre, 1902, *Annexe* n^o 2896.

nouveaux, M. Pourquery de Boisserin continue : Les transactions cependant importantes avaient attiré l'attention du législateur sur le transport des marchandises. Rien de spécial n'a été édicté pour protéger les voyageurs... Dans l'état actuel de la jurisprudence, le voiturier auquel des dommages-intérêts sont demandés à raison d'un accident survenu à une personne en cours de voyage, ne pourra être condamné qu'autant que sa faute sera prouvée par le réclamant. Cette preuve sera parfois d'une impossibilité matérielle ; elle présentera le plus souvent des difficultés telles que la victime devra renoncer à la faire.

Le voyageur, victime de l'insouciance du transporteur, subira d'abord les vexations procédurières découvertes par le contentieux. Puis comment pourra-t-il faire la preuve de la faute ?

Blessé, la douleur et la nécessité des premiers soins l'ont empêché de rechercher des témoins. L'accident l'a surpris, il n'a rien vu ou a mal vu. Le procès-verbal de l'agent est bref, et déjà, au commissariat de police, la Compagnie prévenue surveille et dirige l'enquête.

Si le voyageur a succombé, la famille, tard prévenue du malheur et tout entière à ses larmes et aux préoccupations funèbres, n'a pu recueillir aucun renseignement et chercher aucun témoin.

Le procès est coûteux, l'assistance judiciaire le rend plus long. Un an s'écoule avant l'enquête, les détails estompés par le temps dans la mémoire des témoins, visités par les agents de la Compagnie et saturés de récits inexacts, sont oubliés ou mal reproduits, la faute n'est pas clairement prouvée. A l'infirmité du malheureux plaignant, ou à la désespérance des survivants s'ajoutent les frais du procès.

C'est bien pire contre les grandes Compagnies de chemins de fer.

Pour ces Compagnies, le voyageur est le plus désagréable colis, celui qui réclame, proteste, dérange, encombre. Le registre des réclamations n'est cependant qu'une comédie. Si le contrôle, les commissaires de surveillance se permettent une observation, ils sont déplacés par les influences des hauts chefs dans la sphère gouvernementale.

La presse est adoucie par des mensualités dont les chiffres énormes sont en fin de compte supportés par le bon public, grâce aux garanties d'intérêts.

Qu'un accident survienne, qui constatera ses causes sur une ligne à trains de vitesse se succédant de dix minutes en dix minutes ? La police, le parquet, le juge d'instruction ? Leur arrivée toujours tardive a permis aux Compagnies d'établir déjà le système de défense. Que pourra y répondre le voyageur auquel il est impossible de rien contrôler, rechercher et voir, et nous savons avec quelle bienveillance les camarades de l'école chargés du contrôle ne contrôlent rien et innocentent sans cesse leurs anciens ou leurs conscrits. Reconnaître la faute, c'est proclamer la responsabilité pénale. Les polytechniciens qui sont les infaillobles du temps ne peuvent et ne doivent pas être traduits en po-

lice correctionnelle. Si la magistrature, et le réseau des agents de l'Etat qui semble envelopper les Compagnies pour les surveiller, alors qu'il les protège, ne peuvent presque jamais ou ne peuvent qu'avec des lenteurs et des difficultés sans nom, arriver à la vérité complète, quel moyen d'action reste-t-il au malheureux voyageur, blessé et pour jamais infirme, ou aux familles de ceux que la mort a surpris ? Une expertise ? Cette mesure d'instruction sera tardive, la Compagnie a eu tout le loisir nécessaire pour donner aux lieux l'apparence qui doit couvrir sa responsabilité.

« S'agit-il d'une Compagnie d'omnibus ou de voitures, le voyageur blessé, ahuri, souvent enfermé dans le véhicule n'a pu ni reconnaître les causes de l'accident ni rechercher les témoins nécessaires à la démonstration de la faute ou de l'imprudence des agents de la Compagnie. L'agent de police, brave homme, mais ignorant des règles du droit, dresse un procès-verbal insignifiant. Le commissaire de police fait une enquête sommaire, souvent surveillée et dirigée par les grandes compagnies, qui se perd au parquet sous le numéro 10 ou 20.000. La maladie terminée, le voyageur peut actionner en paiement, mais la Compagnie a pris ses mesures : « Prouvez ma faute », dit-elle. L'accident remonte à plusieurs mois, les témoins que les agents de la Compagnie de transport et de la Compagnie d'assurance ont souvent visité ont la mémoire affaiblie, troublée par des récits contraires, à eux mille fois répétés avec habileté. Le pauvre voyageur reste estropié, maladif, sans indemnité pour lui et les siens tandis que les dividendes continuent à être payés aux actionnaires.

« S'agira-t-il du Métropolitain, ou des moyens nouveaux et rapides que la nature forcée dans ses secrets va prêter à l'humanité ? La preuve des imprudences et des fautes sera aussi insaisissable que l'électricité. Lorsque cette électricité sera devenue le principal moteur, comment le voyageur électrocuté pourra-t-il rechercher et prouver la faute du voiturier ?

« Et pendant ce temps-là, fiers de l'impunité, comptant sur l'assurance qui ne paiera point de par l'article 1382, l'ingénieur, l'électricien, le cocher, continueront leur jeu de massacre impuni ! »

A quoi on ajoute que le pauvre voyageur, privé de toute donnée scientifique, tandis que le voiturier possède tous plans, documents, renseignements, ne peut, lorsque le ministère public s'est ému, consulter avec fruit le dossier du parquet qu'à la condition de se constituer partie civile, et de courir la chance d'être condamné aux frais, même envers la partie publique, la communication pouvant en être refusée à toute personne qui s'est tenue à l'écart de la poursuite correctionnelle.

Et c'est à ce voyageur ainsi dénué, à cette victime rebutée de tous côtés que la jurisprudence impose l'obligation de prouver successive-

ment un fait précis et déterminé (la simple allégation de faute, d'imprudence, de manquement aux obligations légales ou d'usage sans articulation précise, demeure vague et ne fournit pas aux juges le moyen d'imputer l'accident au transporteur) (1), le caractère illicite et imputable de ce fait (2), le rapport entre la faute et le dommage (3). En dehors de là il ne saurait y avoir d'obligation. Sans doute, ce fait précis sera parfois directement prouvé, et la victime pourra se borner à en affirmer l'existence ; mais bien souvent, elle devra le rechercher soigneusement, quitte même à le déduire de présomptions graves, précises et concordantes dont elle devra arriver à faire faisceau (4). Et il lui restera encore à dégager dans ce fait la faute réelle du transporteur et de ses agents : il ne lui suffira pas de démontrer l'échauffement des roues, il lui faudra rapporter en outre la preuve que c'est par suite d'une négligence avérée que l'accident est survenu.

Montrer une telle exigence, équivaut bien souvent à établir contre la victime une fin de non-recevoir.

Qu'est-il d'ailleurs besoin d'insister ? La meilleure preuve de l'insuffisance de ce système est que personne ne s'en tient à ses conséquences rigoureuses et la jurisprudence délictuelle elle-même n'est pas restée à l'abri de ce souci. Pour se plier aux exigences des faits, elle s'est vue forcée en une évolution très marquée, de recourir à des solutions désirables mais peu en harmonie avec le droit strict des principes auxquels elle se référait en théorie. Par la force des choses, tout en main-

(1) Nancy, 11 mai 1897, D. 97.2.516. — La faute devant être spéciale, nettement caractérisée, le juge ne peut se borner à affirmer l'existence d'une faute, il doit en spécifier les éléments constitutifs.

(2) Cass. civ., 27 mars 1901, D. 01.1.379. — La faute qui donne lieu à des dommages-intérêts quand elle est préjudiciable, supposant que son auteur n'avait pas le droit de l'accomplir (parce qu'elle constitue la violation ou l'abus d'un droit), et que d'un autre côté, il l'a accompli intelligemment et avec le libre usage de sa volonté, le Cour de cassation doit être mise à même de contrôler, d'après les indications du fait, d'ailleurs souveraines, données par les juges du fond, si les conditions juridiques de la faute sont réunies : Cass. civ., 23 mars 1904, D. 04.1.120. — Le juge du fond doit relever les circonstances desquelles il fait résulter l'existence de la faute sous peine de rendre un jugement manquant de base légale : Cass. civ., 19 mars 1888, D. 88.1.391. — La faute résultant d'une violation du droit, le juge du fait doit indiquer en quoi elle a consisté ; sans cette indication, la Cour de cassation ne pourrait pas utilement exercer son contrôle.

(3) Civ. rej., 21 février 1898, D. 03.1.400. — Une Compagnie de chemins de fer n'est pas responsable d'un accident qui n'a eu d'autre cause que la propre imprudence de la victime, alors même que la Compagnie aurait commis des infractions à ses règlements, s'il n'existait aucune relation de cause à effet entre ces infractions et l'accident. — *Adde* : Civ. cass., 6 février et Civ. rej., 7 février 1894, D. 94.1.192 et 239 ; Req. 12 janvier 1897, D. 97.1.71.

(4) Civ. cass., 6 janvier 1902, D. 03.1.17. — Le jugement doit affirmer un fait déterminé, constitutif d'une faute, ou faire résulter la faute de présomptions graves, précises et concordantes.

tenant le principe délictuel à la base de la responsabilité du voiturier, les tribunaux ont été amenés à en étendre singulièrement les conséquences (1). C'est le souci d'en atténuer la rigueur qui a donné naissance à cette abondante doctrine et à ce vaste mouvement de jurisprudence que nous avons analysé.

Beaucoup de législations étrangères ont compris la nécessité d'intervenir pour garantir la sécurité des voyageurs et ont écarté la responsabilité délictuelle (2), de telle sorte que la législation française qui autrefois tenait la tête des réformes s'est, sur ce point encore, laissée devancer par presque toutes les nations européennes.

En résumé, chez nous, tous ceux qui se sont occupés de la question se sont rendu compte de la nécessité d'améliorer la situation du voyageur : le système ne satisfait personne ; il y a donc tout lieu de le croire insuffisant ; cela suffirait à la rigueur à établir qu'une modification s'impose. Mais ce sont tout à la fois le nombre et l'importance des travaux sur la matière, les législations des divers pays d'Europe, et les tendances de la jurisprudence elle-même, qui prouvent l'opportunité d'un changement immédiat.

Suffirait-il, comme on l'a décidé parfois, que les tribunaux déclarent les transporteurs obligés, sous peine d'engager leur responsabilité, de fournir à leurs adversaires une relation des circonstances dans lesquelles s'est produit le fait motivant la demande et de mettre à leur disposition tous les renseignements et documents qui peuvent leur être utiles ?

A supposer que nous nous trouvions en présence d'un entrepreneur de transports à qui puissent être réclamés des documents de ce genre, s'agit-il par exemple d'une Compagnie de chemins de fer à laquelle le voyageur exige la production de son règlement du service in

(1) C'est précisément l'une des raisons pour lesquelles la jurisprudence actuelle ne soulève pas dans l'opinion publique, de plus violentes protestations. Nous avons suffisamment démontré que la portée des articles 1382 et 1383 est, en droit strict, des plus limitées : sanction des seuls devoirs légaux, ils ne répriment ni les imprudences, ni les infractions aux obligations purement contractuelles. Or « les tribunaux, tout en fondant la responsabilité du voiturier sur l'article 1382, lui imposent des obligations que le contrat seul a fait naître. Il doit prémunir les voyageurs contre les imprudences ; ses employés doivent les prévenir des dangers qui les menacent, mettre tous leurs soins en un mot, à éviter un accident » : Boutaud, *op. cit.*, p. 78. Chaque fois qu'une imprudence quelconque est relevée, ils condamnent au nom de l'article 1382, et même souvent ils se contentent de présomptions qui en adoucissent beaucoup la rigueur.

On pourrait y ajouter que la preuve est surtout difficile pour les victimes isolées d'accidents qui ne revêtent pas le caractère de catastrophes et que, de la sorte, les cruautés du système passent inaperçues du gros public et n'arrivent pas à éveiller l'opinion.

(2) A toutes celles que nous avons citées dans le cours de ce travail, il faut ajouter encore : Une loi finlandaise du 19 février 1898 sur la *Responsabilité des dommages résultant de l'exploitation des chemins de fer*, mentionnée dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1899, p. 629, et une loi des Indes anglaises sur les *voituriers*, du 3 mars 1899, *Ibid.*, 1900, p. 321.

térieur, de ses horaires, du tracé graphique de ses voies, de l'indication des accidents de terrain, de la déclivité du sol, à quoi tout cela l'avancera-t-il dans la preuve de la faute préjudiciable du voiturier ? Sans doute, à l'aide de ces documents, il découvrira parfois plus facilement une infraction des règlements, une perturbation dans le service, mais cette perturbation n'est pas encore une faute, et cette infraction n'est pas nécessairement déterminante de l'accident ; il lui reste toujours à prouver que telle irrégularité constatée a été l'origine de tout le mal. On voit donc combien peu, alors même qu'il trouve dans les renseignements fournis une indication utile, sa situation se trouve de ce fait améliorée ; remarquons aussi combien rare sera cette hypothèse privilégiée, la victime ne comprenant souvent que peu de chose en ces documents techniques, bien des accidents ayant une cause qui n'y est pas prévue, et enfin pour un grand nombre de voituriers (les louagers par exemple) ces documents se réduisant à fort peu de chose.

Quant à la relation des circonstances de l'accident, on ne pourra rien exiger de précis et de circonstancié, et le voiturier aura vite fait d'arranger une version qui lui soit favorable. Il serait puéril de tabler sur pareille exigence pour adoucir le sort du voyageur. D'ailleurs, le voiturier, et c'est son intérêt, a toujours sa version de l'accident et s'efforce de produire des témoignages qui la corroborent ; il ne reste pas simplement sur la défensive, et expose à son tour, sans que son adversaire ait démontré sa faute, les circonstances dans lesquelles d'après lui s'est produit l'accident, et qui sont de nature à l'innocenter. Mais il n'y a rien à tirer contre la rigueur du fardeau de la preuve de ce fait que chaque partie se procure et produit des preuves, qu'elle en ait ou non théoriquement la charge : la victime ne gagne rien aux explications intéressées du voiturier, qui cherchent à égarer l'enquête et viennent obscurcir encore la difficulté qu'elle éprouve de convaincre le juge du bien fondé de sa prétention ; et cependant elle doit y arriver à tout prix, et c'est précisément ce qu'il y a de pénible et de dangereux quand on a une preuve à fournir.

Il n'y aurait donc là encore qu'un bien pâle tempérament d'équité, un palliatif sans grande portée ; la victime est en droit d'exiger plus.

Et, puisqu'il n'y a plus rien à attendre d'une jurisprudence qui se bute obstinément à un obstacle imaginaire, un seul moyen nous reste de sortir de cette impasse : recourir à l'intervention de la puissance législative et lui demander de mettre fin par un texte exprès à une situation intolérable.

Nous ne croyons pas, en demandant au législateur d'intervenir dans les délicates questions que soulève notre problème, nous laisser entraîner par la tendance générale à développer les attributions de l'Etat qui fait de nos jours tant de victimes, et sacrifier à notre tour au Dieu-Etat.

Nous sommes peu favorables à l'intrusion du législateur dans les

conventions privées ; « il n'a pas la main assez légère, dit fort bien M. Boutaud, pour manier des institutions d'une si grande complexité et d'une économie si délicate ».

Nous nous défions des interventions législatives intempestives qui, souvent maladroites, ne mettent fin à une difficulté que pour en faire naître du même coup plusieurs autres ; nous craignons la main pesante du législateur qui n'entrave que trop souvent un développement bien-faisant ou contrarie sans y prendre garde ou l'avoir prévu, un fonctionnement régulier ; nous n'avons donc pas cette confiance naïve dans les changements législatifs, née d'une réaction trop accentuée contre un individualisme excessif.

Mais, si nous pensons que l'Etat doit permettre à l'individu d'agir avec toute la liberté compatible avec l'ordre social, nous pensons aussi qu'il rentre dans ses attributions de préciser et de sanctionner les responsabilités que fait encourir le manquement aux obligations qui sont impérieusement imposées par la vie en société ; nous n'hésitons pas à y faire appel quand il n'y a pas d'autre moyen de sortir d'une incertitude funeste et de combler une lacune qu'il est permis de trouver d'autant plus regrettable que la jurisprudence délictuelle se généralise plus, et que, comme on l'a dit, l'accident de transport contemporain, au lieu de simple, clair et isolé qu'il était autrefois, devient de plus en plus mystérieux, obscur, collectif, anonyme. Les progrès de la science n'ont éliminé un certain nombre de causes d'accidents qu'en laissant subsister les plus dangereuses parce que ce sont les mieux cachées.

Il faut, à une vie intensive nouvelle, une législation nouvelle. Peut-être pourrait-on trouver que l'intervention de nos Assemblées serait superflue si, dès à présent, la théorie de la faute contractuelle avait réuni l'unanimité ou la grande majorité des suffrages, si tous ceux qui se sont occupés de la question étaient d'accord sur la solution à lui donner, surtout si une jurisprudence imposante s'était formée en ce sens. Et encore, la législation actuelle, même ainsi interprétée, pourrait sembler insuffisante. Mais « la jurisprudence dangereuse que la Cour de cassation consacre et impose aux Cours, dit M. Pourquery de Boisserin, ordonne au Parlement, qui a la responsabilité de la vie de ses concitoyens, de rétablir des principes protecteurs indispensables devant la toute-puissance croissante des grandes Compagnies ». « Il est du devoir du législateur de protéger la vie humaine en posant des principes de responsabilités dont la menace pourra seule éveiller la prudence des Compagnies et des actionnaires ».

Nous n'aimons pas cependant ce que ces propositions ont d'hostile aux Compagnies. Sans vouloir aller jusqu'à prétendre qu'elles ont toujours suffisamment fait leur devoir pour épargner la vie de ceux qui sont forcés de se confier à elles, et que notamment des réductions excessives de personnel n'aient pas rendu parfois tel employé nuit et

jour accablé de besogne, cause bien innocente d'une cruelle catastrophe, nous nous gardons bien dans la réforme que nous préconisons de nous laisser influencer par la moindre pensée d'injustifiable hostilité contre les voituriers ou certains d'entre eux. Les voituriers nous rendent de réels services, et il importe de les ménager. L'idée maîtresse qui nous a inspiré jusqu'ici et dont nous ne saurions nous départir est que, dans le conflit des deux intérêts opposés qui sont en présence : l'intérêt pécuniaire du voiturier et l'intérêt vital du voyageur, il est légitime de se prononcer en faveur de ce dernier ; c'est celui-là que l'ordre public tout entier doit chercher à protéger, à faire triompher. Il y a même là une considération de plus que nous aurions pu faire valoir quand nous interprétions la volonté tacite des parties dans le contrat de transport et que nous scrutons l'intention définitive des intéressés.

Mais, si l'intérêt des voyageurs est précieux, celui des voituriers n'est pas négligeable, et il faut prendre bien garde, si l'on veut que les entreprises de transports puissent nous continuer leurs services, de ne pas les pressurer, ruiner, écraser sous de lourdes charges. Ce ne sont, il est vrai, que des charges éventuelles qu'une bonne organisation et une vigilance de tous les instants peuvent diminuer, mais non supprimer : les hommes sont toujours des hommes, et par conséquent sujets à bien des défaillances ; il faudra donc, après avoir assuré une équitable réparation aux victimes, rechercher le moyen de rendre cette réparation la plus légère possible aux voituriers afin d'éviter de paralyser une branche indispensable de l'activité, ou de provoquer des répercussions fâcheuses qui retomberaient sur le voyageur sous forme de surélévation des tarifs.

Nous tiendrons compte de ces deux intérêts opposés en recherchant comment on pourra accorder aux nombreuses victimes des accidents de transports une légitime et urgente satisfaction, et quel moyen sera le plus pratique pour fixer dans un texte législatif les règles de la responsabilité des voituriers que nous aurons ainsi reconnues bonnes à sanctionner.

SECTION II. — Quel doit être le caractère de la loi future ?

D'après les uns, il faudrait recourir, pour la solution de la question, aux principes de l'assurance ; d'après les autres — et ils sont les plus nombreux, — il faut rechercher cette solution dans les principes mêmes de la responsabilité.

§ 1. — Assurance obligatoire ?

« L'assurance, disait-on il y a un siècle, est une perpétuel danger (1).

(1) « Portalis, au nom de la raison, demandait qu'on proscrivit l'assurance sur la vie comme un acte vicieux en soi. » Sainctelette, p. 227.

Elle favorise les incuries et multiplie les sinistres de toute espèce. Elle supprime le ressort puissant de l'intérêt à la conservation et endort la vigilance ».

« Cette institution, dit-on aujourd'hui, par sa méthode, par les procédés scientifiques qu'elle emploie, par l'idée fondamentale qui l'inspire, est appelée à réaliser pour une grande part l'idéal de la justice commutative », et encourage l'activité en permettant d'obtenir sûrement réparation des dommages inséparables de toute initiative.

Et il est conforme au but de l'assurance de garantir aussi, dans une certaine mesure, l'assuré contre les conséquences de sa propre faute ou négligence. « L'homme n'a pas seulement à se prémunir contre les forces de la nature ou les risques que lui font courir ses semblables. Naturellement faillible, il ne trouvera dans l'assurance la sécurité qu'il cherche que si l'assureur consent à le garantir contre les conséquences de ses fautes, de ses imprudences, de ses maladroites. La science, en permettant de dominer les éléments, a diminué le nombre des cas fortuits, mais elle a rendu possible beaucoup de fautes, dont les conséquences sont souvent désastreuses pour leurs auteurs » (1).

La faute peut causer un préjudice, soit directement à son auteur, soit à une autre personne, qui lui en demandera réparation. De là, la grande division des assurances en assurances de réparation et assurances de responsabilité.

S'agit-il des assurances de responsabilité qui ont pour objet de faire supporter par l'assureur, jusqu'à concurrence de la somme convenue, les dommages-intérêts dont l'assuré est tenu envers un co-contractant ou envers un tiers, elles n'ont leur raison d'être que si l'assuré encourt une responsabilité quelconque, contractuelle ou délictuelle ; or, la responsabilité a son fondement dans une faute ; les assurances de responsabilité sont donc essentiellement des assurances de la faute (2).

S'agit-il des assurances de réparation, on a sans doute pour but, avant tout, de se garantir, contre les cas fortuits ou de force majeure et des cas douteux. Mais il n'en est pas moins vrai que, bien souvent, le sinistre est la conséquence d'une faute de l'assuré et que même dans le cas de maladresse ou de défaut d'attention, l'assureur est tenu de payer l'indemnité que lui demande l'assuré. L'assurance couvre de droit aussi bien le dommage qui provient du fait de l'homme que celui qui provient du fait de la nature, et, sauf pacte spécial, il n'y a pas à distinguer entre les diverses causes possibles du sinistre.

La garantie des fautes personnelles est donc la condition même de l'existence des assurances de responsabilité ; si on la prohibait, les

(1) Boutaud, *op. cit.*, p. 105 et s. — Sur les phases successives par lesquelles a passé l'admission de l'assurance, voir le très intéressant historique des pages 108-114.

(2) Il n'y a d'exception que pour les assurances de la responsabilité du patron, depuis la loi du 9 avril 1898.

assurances de réparation seraient elles-mêmes condamnées à l'impuissance.

Or, l'assurance des fautes ne se heurte à aucune impossibilité matérielle ; aucune loi ne s'y oppose, pas plus que la notion vague et fort élastique de l'ordre public : s'il faut que le dommage soit réparé, qu'importe à la victime que la réparation pèse sur l'auteur du dommage ou sur tout autre (1) ?

« Ne va-t-on pas compromettre la vie des personnes, en rendant imprudent le conducteur d'une voiture ? N'est-ce pas lui donner, pour une prime de quelques francs, le droit d'écraser les passants ? Accusation sans fondement, dit Pardessus (2) ? Va-t-on, de gaieté de cœur, s'exposer aux rigueurs de la loi pénale parce qu'on se sait assuré ? Les entrepreneurs de voitures n'ont-ils pas, malgré l'assurance, un intérêt pécuniaire évident à se montrer vigilants, et à choisir des cochers soigneux et habiles ? Quel intérêt trouvent-ils dans un accident ? Des avaries de toutes sortes, des désagréments, souvent même une perte, s'ils sont insuffisamment assurés. Il suffit que la preuve d'une faute, intentionnelle ou lourde, reste possible, pour que le contrat conserve son caractère de haute moralité. Les assurances peuvent sans doute être la cause de mauvaises actions, mais qu'on me nomme une seule chose humaine qui soit exempte d'abus ». Et il conclut : « On méconnaîtrait donc les véritables principes de l'assurance, si on adoptait pour règle uniforme et invariable que toute assurance des suites d'une simple faute de l'assuré est prohibée » (3).

Réduite au rôle de contrat d'indemnité, l'assurance, même si elle garantit contre les conséquences des fautes, ne donne aucun intérêt à la destruction des objets assurés ; c'est dans l'exagération des valeurs assurées que réside le danger que l'on redoute. C'est, avant tout, affaire aux assureurs d'y tenir la main.

Les abus sont d'ailleurs largement compensés par les avantages que procure cette institution (4) : le principal est d'éviter qu'une légère im-

(1) Voir ces différentes propositions développées respectivement dans Boutaud, *op. cit.*, nos 60, 61 et 62.

(2) Pardessus, *Consultation*, p. 28, reproduit dans Boutaud, p. 113. — « Par l'assurance des fautes, dit M. Arthur Mangin, *Economiste français*, du 10 juillet 1886, p. 40, on se donne le droit d'être négligent et imprudent. »

(3) « On dit que l'assurance crée l'incurie, ajoute M. Boutaud, *op. cit.*, n° 62. C'est une exagération certaine. L'assuré, qui ne peut espérer une indemnité supérieure à la valeur de l'objet assuré, ne se départira pas des mesures de prudence que son intérêt bien entendu lui commande de prendre. Ni le propriétaire, ni le locataire, ni l'armateur, ni le patron ne commettront des fautes à plaisir, dans le seul but de toucher une indemnité d'assurance, qui ne doit jamais dépasser le préjudice. La preuve de leur faute intentionnelle, toujours réservée, suffira à les retenir le plus souvent, si ce n'est leur honnêteté, contre les tentations d'une mauvaise action. »

(4) En voir l'exposé dans Boutaud, *op. cit.*, n° 63 et dans de Courcy, *Les assurances*, p. 48. — « L'assurance des fautes, disait déjà Dupin (*Consultation*, p. 36), doit

prudence puisse entraîner pour son auteur des conséquences qui se répercuteront sur sa vie entière, sur celle de sa famille, et sur ses créanciers, d'éviter que cette même faute puisse la mettre pour longtemps hors d'état de fournir à son pays toute la somme d'utilité dont il est capable ; d'éviter en répartissant sur de multiples activités et en rendant ainsi presque insensible un fardeau d'autant moins lourd qu'il est plus partagé, un risque qui aurait fatalement entraîné la ruine de l'activité qu'il aurait frappée. Le dommage est ainsi rendu moins onéreux pour l'économie générale (1). L'auteur du dommage est-il insolvable, on voit apparaître une nouvelle utilité de l'assurance, puisque la victime obtiendra sûrement une réparation que sa triste situation réclame impérieusement et dont elle aurait été privée si on avait défendu à cet auteur de s'assurer contre les conséquences de sa négligence.

Que le législateur soit exigeant, vigilant, sévère, quand il s'agit de la protection de la vie humaine, je le comprends et j'y applaudis. Mais, continue M. Saintelette (2), ce n'est pas tout de chercher à empêcher le mal de se produire. Quand, malgré les précautions prises et les peines comminées, le mal se produit, il faut, sans doute, le réprimer, mais il faut aussi et surtout le réparer. L'intérêt à prévenir et à réprimer est grand, mais l'intérêt à procurer la réparation effective est plus grand encore. La police et la justice ne sont, après tout, que des précautions ; elles sont faites pour l'individu et là où elles sont impuissantes à le couvrir, il y aurait de la cruauté à empêcher d'autres forces sociales d'intervenir ».

Il y a donc un sérieux intérêt à permettre de s'assurer contre le recours que pourrait motiver une lésion corporelle faite à autrui même par négligence ; aucune disposition légale, aucun motif rationnel ne peuvent être invoqués pour en faire écarter la validité ; et nous avons vu qu'il n'y a aucune inconséquence à refuser tout effet à la renonciation convenue d'avance, quand il s'agit de mal à la personne et à déclarer valable l'assurance faite au profit du voyageur par le voiturier.

Aussi l'assurance des fautes a-t-elle cause gagnée dans l'opinion.

trionpher d'un étroit préjugé, d'un point de vue exclusif, qui s'effraie d'un inconvénient possible et méconnaît des avantages constants et nombreux ».

(1) Cette répartition éminemment désirable est établie par les assurés eux-mêmes, dans l'assurance mutuelle ; par le spéculateur qui la fait à l'avance, au moyen des primes, entre tous ceux qui se sont adressés à lui, dans l'assurance par entreprise. Dans les deux cas, le but profond est le même : rendre la charge moins nuisible économiquement et socialement en la partageant entre un plus grand nombre d'individus.

« Lorsque le risque éclate, dit M. Thaller (*Rapport sur le prix Rossi*, 1895, p. 10), le dommage se fractionne et son fractionnement le rend inoffensif. » La preuve que l'économie générale trouve son compte à ce fractionnement est qu'elle préfère, plutôt que d'y renoncer, payer les frais d'organisation souvent considérables d'une assurance et aussi les bénéfices de l'assureur.

(2) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 240.

Nous avons laissé sous-entendre déjà quelle sera, d'après la majorité de la doctrine et de la jurisprudence, la limite basée sur l'ordre public qu'il faut poser à la liberté des parties contractantes : l'assuré peut se garantir contre toutes les conséquences de sa faute, tant qu'elle n'est ni intentionnelle ni lourde, même contre les conséquences civiles d'une faute qui a causé le sinistre et constituait la transgression d'une loi ou d'un règlement (1).

Quant à la faute des personnes dont on est responsable, la doctrine rend presque unanimement l'assureur garant de toute faute, même dolosive, des préposés de l'assuré, et cela sans que la police fasse mention d'une telle rigueur. Une jurisprudence hésitante ne va pas aussi loin et semble moins logique ; elle admet bien l'assurance implicite des fautes des préposés, mais ne permet pas l'assurance même explicite de leurs fautes dolosives ; seule l'assurance des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connue sous le nom de baraterie du patron, est autorisée, en vertu du texte formel de l'article 353 du Code de commerce (2).

Tout assuré est donc implicitement garanti contre celles de ses fautes qui ne dépasseraient pas la gravité de celles d'un assuré bon père de famille (3) ; en bonne logique, les fautes de ses agents, même frauduleuses, sont par conséquent couvertes, si on ne peut lui reprocher à lui-même une faute ayant le caractère que nous venons d'indiquer (4) ; la jurisprudence rejette, toutes les fois qu'il ne s'agit pas du dol du capitaine ou des gens de l'équipage, l'assurance de toute faute dolosive des personnes dont l'assuré est civilement responsable.

Sous le bénéfice de ces restrictions, la question de savoir si la Compagnie est tenue de payer sans plus ample informé, l'indemnité pro-

(1) « La loi ni les principes supérieurs d'ordre public n'interdisent à personne de stipuler la garantie de la responsabilité de ses fautes, au moyen d'un contrat d'assurance ou de tout autre pacte analogue, pourvu toutefois qu'il ne s'agisse pas de fautes constituant un dol ou y étant équipollentes. A plus forte raison, le commettant est recevable à se faire garantir de la responsabilité des fautes de ses préposés » Cass. civ., 28 octobre 1903, *Gaz. Trib.*, 29 octobre 1903. — Par exception, dans les assurances maritimes, la jurisprudence se prononce, en général, contre toute assurance de la faute personnelle. Quelques rares décisions ont cependant reconnu la validité de celle qui garantit le capitaine contre ses propres fautes.

(2) En Belgique, d'après l'article 183 nouveau du Code de commerce, qui remplace l'article 353 ancien, l'exigence d'une convention spéciale est abandonnée, sauf dans le cas où le capitaine a été choisi par l'assuré : hors cette hypothèse, l'assureur est, de droit, tenu de la baraterie du patron.

(3) D'après M. Boutaud, il pourrait, moyennant une clause spéciale, se faire garantir contre toutes ses fautes, même lourdes, pourvu qu'elles ne soient pas intentionnelles ; la jurisprudence n'admet pas que l'assurance puisse couvrir la faute lourde du bénéficiaire.

(4) Pour M. Boutaud, qui professe cette opinion, il n'y a donc à la validité de l'assurance des fautes qu'une seule restriction, à savoir qu'elle ne peut pas garantir le dol personnel de l'assuré.

mise, étant donnée la faute qui a occasionné le sinistre, dépend de la convention sur ce point ; on sait ce qu'il faut présumer si elle n'a rien précisé.

Quoi qu'il en soit, un accident est-il survenu, l'assuré a fait toute sa preuve lorsqu'il a produit le contrat qui lui garantit une indemnité pour le cas où tel sinistre se réaliserait et qu'il a prouvé la réalisation du sinistre ; l'assureur, qui prétend l'assuré déchu, parce qu'il a commis une faute qui n'était pas couverte par le contrat d'assurance, doit prouver l'exactitude de son allégation (1).

L'assurance est donc pour la victime une salubre précaution.

Dans l'état actuel de la législation, on concevrait diverses applications des assurances aux dommages occasionnés par les transports :

Une hypothèse dans laquelle l'accident de transport serait englobé, est celle où le voyageur s'assurerait d'une manière très générale, en cas de décès ou contre les accidents.

L'accident de transport donnerait ouverture, au profit du voyageur blessé ou de ses ayants droit, à une action contre la Compagnie d'assurances, à concurrence du montant de la somme pour laquelle le voyageur était assuré. Nous avons dit, quand nous avons étudié l'influence de cette assurance sur la responsabilité du voiturier coupable, que ce voiturier n'en restait pas moins tenu de l'intégralité du préjudice résultant directement de l'accident. Certains tribunaux cependant, tiennent compte de l'indemnité d'assurance perçue ou à percevoir par la victime pour diminuer d'autant l'indemnité accordée à celle-ci. Le voiturier n'y gagnera rien, puisque, à défaut même de convention subrogative intervenue dans les termes de l'article 1250-1^o du Code civil, la jurisprudence admet que : tout fait qui, à partir du jour ou court l'assurance, produit le risque prévu et met l'assureur dans la nécessité d'acquitter envers les assurés les obligations nées du contrat d'assurance, cause à l'assureur un préjudice immédiat, direct et déterminé, dont il peut, en vertu d'un droit qui lui est propre et qui trouve sa base dans les dispositions de l'article 1382 du Code civil, exiger la réparation de celui par la faute duquel l'événement est arrivé, ou civilement responsable de cette faute (2).

(1) V. l'énumération des décisions qui mettent à la charge de l'assureur la preuve de l'exception de faute dans Boutaud, p. 368, note. — Telle était déjà la solution du *Guidon de la Mer* (ch. VIII, art. 7) : « La charge des preuves, disait cet article, tombe sur l'assureur, lequel n'est recevable en ses exceptions sans les prouver. »

(2) Sur le point de savoir si la réparation due à l'assureur par l'auteur du sinistre, doit représenter le préjudice certain et immédiat qu'il a subi, c'est-à-dire être égale à l'indemnité d'assurance qu'il a dû payer sous déduction seulement du montant des primes encaissées, pouvant ainsi être hors de toute proportion avec le préjudice réellement causé par la mort ou la blessure, puisque le capital assuré peut être exagérément élevé ; ou si, au contraire, le voiturier ne saurait être tenu à une réparation qui excéderait la réalité du dommage effectivement causé à l'assuré, de

Bien qu'en principe, l'assurance de réparation n'ait point pour objet de suppléer à un recours qui fait défaut ou de pourvoir à l'insuffisance d'un recours existant, mais ait pour but de secourir directement et indépendamment de toute autre considération le malheureux atteint par un sinistre, les particuliers pourraient conclure à leur profit une assurance de réparation ayant pour objet de leur garantir une indemnité pour tout préjudice qu'ils subiraient dans leur personne, en cours de voyage, chaque fois qu'ils ne pourraient utilement actionner leur voiturier et que d'ailleurs, la cause de l'accident ne résiderait pas dans leur faute lourde. Aucune action ne compétant ici à la victime, il ne saurait être question pour l'assureur de s'y faire subroger conventionnellement ou de recourir de son propre chef.

Les voituriers pourraient, devenant le véritable assureur de leurs voyageurs, mettre, moyennant une redevance minime ajoutée au prix du transport, à la disposition des voyageurs qui voudraient en profiter, des primes leur garantissant, à eux ou à leurs héritiers, une certaine somme en cas d'accident survenu avant l'arrivée à destination, et sans qu'il y ait eu dol ou faute lourde de leur part (1). Cette indemnité se-

telle sorte qu'il serait à l'abri de toute action s'il avait payé à cet assuré des dommages-intérêts représentant la totalité du dommage subi et que l'action de l'assureur ne serait admise que lorsqu'on a tenu compte, dans la fixation de l'indemnité imposée au transporteur, du montant de l'assurance qui, joint à cette indemnité, est la représentation exacte du préjudice causé, voir : Cass. civ., 22 décembre 1852, D. 53. 1.93 ; 12 août 1872, D. 72.1.293 ; Paris, 10 juillet 1893, D. 94.2.505, et la note de M. Dupuich, sous ce dernier arrêt.

(1) Nous trouvons dans la loi anglaise, une disposition de ce genre : les voyageurs peuvent, en prenant leur billet, contracter une assurance pour le cas d'accident ; la prime de cette assurance est très minime et donne droit, le cas échéant, à une indemnité maxima de 1.000 livres.

Aux Etats-Unis encore, le voyageur peut, moyennant une somme minime, demander un ticket spécial d'assurance qui lui permet d'obtenir une indemnité, lorsqu'il est victime d'un accident ; les Compagnies de chemins de fer exploitent elles-mêmes cette branche d'assurance comme en Angleterre, et ne garantissent d'indemnité qu'aux voyageurs assurés et dans la mesure où ils s'assurent. La police américaine se borne à exiger de l'assuré qu'il prenne les précautions ordinaires.

En Allemagne, où on a essayé sans grand succès d'acclimater une assurance analogue, indépendante d'ailleurs de l'entreprise même de transport, la police exclut les accidents dus à la faute.

Remarquons combien, à défaut d'autre réparation, ce procédé est insuffisant, car la classe pauvre qui en a le plus besoin n'en profite pas le plus souvent, hésitant à payer la prime qui lui pèse, dans l'espoir de réaliser cette économie et ne pensant jamais le danger proche.

Cette restriction, qui consiste à ne s'engager à payer une indemnité au voyageur victime d'un accident, que dans l'hypothèse où il contracte une assurance et à ne lui garantir qu'une indemnité proportionnelle à la prime payée, est inconciliable avec les législations qui prohibent l'exonération des fautes dans les contrats relatifs aux personnes. Ainsi, M. Hanssens, dans son « Commentaire de la loi belge du 25 août 1891 » (*Annales de droit commercial*, 1893, p. 222) conclut que la combinaison usitée en Angleterre et aux Etats-Unis ne saurait être adoptée par l'adminis-

rait évidemment en rapport avec celle du coupon d'assurance lui-même, c'est-à-dire de la prime payée. Mais d'une part, les Compagnies de chemins de fer, n'étant autorisées à percevoir de taxes que pour droit de péage et prix de transport, ne le pourraient qu'avec l'autorisation du gouvernement ; et d'autre part, puisque la jurisprudence accorde dans tous les cas aux voyageurs lésés une indemnité proportionnelle au préjudice éprouvé, ceux-ci se soucieraient peu d'acquitter cette prime, à moins que ce ne soit pour échapper aux difficultés de la preuve et au risque des cas fortuits ou de force majeure. D'ailleurs, le voyageur assuré pourrait toucher alors deux indemnités, l'une du chef de l'assurance, l'autre de droit commun et en vertu des principes généraux, s'il arrivait à fournir à cet effet les preuves requises.

Les voituriers pourraient même, au moyen d'une partie du prix du transport, assurer par une même police tous leurs voyageurs, compensant chaque trimestre avec la Compagnie d'assurances primes et indemnités dont ils sont réciproquement débiteurs ; on pourrait aussi donner aux voyageurs, bénéficiaires d'une assurance collective, une action directe contre la Compagnie avec laquelle a contracté le voiturier (1). Ce serait alors une assurance contre les risques de recours, assurance à réparation, ne profitant qu'au voiturier qui paie seul la prime, et où le voyageur doit, pour obtenir indemnité, prouver la faute du transporteur.

Toutes ces combinaisons de l'assurance, seraient très certainement valables, mais sont tellement peu répandues que nous n'en avons pas trouvé de traces en pratique.

Nous aurions donc pu les passer complètement sous silence. Mais puisque nous étudions en ce moment une question de législation, il fallait constater que le Code les autorise et surtout examiner une com-

tribution des chemins de fer belges, en présence de l'article 17 de la loi, qui défend d'insérer, sur les billets remis aux voyageurs, une clause restrictive de la responsabilité, au moins pour le cas d'accidents, toute liberté étant laissée en ce qui concerne le retard. Elle ne serait pas plus licite en France où seul le législateur aurait le droit de décider qu'en cas d'assurance contractée sur certaines bases, le voyageur devrait se contenter de l'indemnité assurée.

(1) Mais le plus grand obstacle à une assurance de ce genre, c'est que la possibilité ne s'en offre pas aux voituriers : il n'existe pas d'assurance de la responsabilité générale du voiturier. Il existe bien des Compagnies d'assurances de la responsabilité spéciale des dommages occasionnés par les chevaux et voitures de l'assuré (Muteau, *op. cit.*, p. 193 et 194), et auxquelles pourraient recourir les entrepreneurs de voitures publiques, mais elles ne garantissent pas la responsabilité contractuelle. Ces Compagnies en effet, exceptent de l'assurance « les accidents causés aux personnes montées dans les voitures de l'assuré, ou lorsqu'elles y montent ou en descendent » (art. 10 des conditions générales de la police de la Compagnie Générale d'Assurances contre les accidents). — Les assureurs maritimes ne se chargent pas d'assurer les armateurs contre les recours des passagers pour dommages physiques : « Les assureurs ne répondent pas, lisons-nous à l'article 4 de la police française,... 7° De tous recours exercés pour faits de morts ou blessures. Il n'est pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours ».

binaison intéressante qui en a été proposée et qui, imposée aux voituriers, a paru à M. Sarran être la véritable solution de notre difficulté.

M. Louis Sarran, dans les conclusions qui terminent son « Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes » (1), donne la combinaison du voiturier assureur des risques du voyage comme la solution la plus satisfaisante qu'il soit possible de trouver au problème de la responsabilité des accidents de voyageurs. Demandons-nous avec lui s'il faut souhaiter une loi qui établirait à la charge du voiturier une assurance obligatoire.

Ce que l'on cherche, on s'en souvient, c'est assurer à la victime une indemnité réparatrice sans imposer au voiturier la lourde charge des dommages-intérêts à payer.

L'assurance que M. Sarran demande à la loi d'introduire est complexe :

1^o Elle comporte d'abord une assurance de réparation obligatoire, et M. Sarran s'appuie sur la gravité des conséquences sociales qui résultent des risques du transport pour justifier cette restriction à la liberté individuelle ; elle est collective, c'est-à-dire que le voiturier assure toute personne qui use de son matériel ; elle est acquittée à frais communs, le voyageur subissant une légère majoration du tarif du transport (2), et soldant en même temps que son prix un supplément représentant le montant de la prime ; le voiturier traite à la fois en son nom et en qualité de gérant d'affaires du voyageur, de telle sorte qu'en cas de mort, l'action puisse même passer à ses héritiers ; une tarification invariable pour chaque classe d'accidents (mort, membre broyé, etc...), est indispensable au calcul des primes et par suite à la confection du contrat d'assurance ; le voiturier peut d'ailleurs choisir son assureur, sauf au gouvernement à contrôler sa solvabilité et à fixer à l'avance un tarif maximum et minimum des sommes à garantir pour chaque nature d'accident, limitant ainsi la concurrence des assureurs.

Cette convention d'assurance aurait pour objet la réparation des accidents dont la cause est inconnue ou fortuite. D'après la théorie de la jurisprudence, chacun en subissait les suites sans compensation. L'application de cette assurance place la victime en meilleure posture, en lui évitant les difficultés relatives à la preuve, en lui assurant une réparation satisfaisante, sinon intégrale, enfin en la garantissant contre les risques d'insolvabilité du transporteur. Elle améliore la situation actuelle de l'entrepreneur en le dégageant de la responsabilité de faits qui ne lui sont pas imputables (rupture d'un essieu, etc.).

2^o Outre cette assurance des cas fortuits et des cas douteux, on admettrait le voyageur à s'assurer contre les conséquences de sa propre

(1) Sarran, p. 238 et suiv.

(2) Pour les chemins de fer, M. Sarran (p. 265) arrive au chiffre de 0 fr. 000,163 par kilomètre.

imprudence ; cette assurance aurait les mêmes caractères que la première, l'entrepreneur la contracterait et en reporterait le coût sur le prix du transport.

3^o Le système se compléterait par l'obligation imposée au transporteur de s'assurer contre les suites de sa responsabilité civile, mais cette troisième assurance serait individuelle, contractée aux nom et frais de l'entrepreneur seul, et sans fixation d'un maximum ou d'un minimum.

4^o Restent les accidents dus à la faute grave du transporteur, et dont la victime pourrait obtenir la réparation intégrale, même au-delà du maximum fixé par l'assurance, et sans préjudice de la responsabilité pénale.

En résumé, l'assurance que tout voiturier aurait à contracter porterait sur : a) la réparation des accidents dont la cause est anonyme : b) la réparation des accidents qui proviennent d'une faute légère de la victime : c) le paiement des indemnités auxquelles il peut être tenu personnellement, à raison de sa responsabilité civile.

La prime comprendrait une part afférente à chacun de ces risques et pour les deux premiers chefs serait payée à frais communs par l'entrepreneur et par le voyageur, tandis que le voiturier supporterait seul le coût du troisième chef d'assurance. Ainsi, en cas d'accidents, la victime ou ses héritiers pourraient obtenir un dédommagement complet et toutes les conséquences des accidents seraient réparées (1).

(1) On signale en Suisse un contrat de ce genre, conclu en 1887 entre la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne et la Compagnie d'assurance « La Pré-servatrice ». — En France, nous trouvons une institution analogue toute récente : le législateur faisant appel au principe du risque professionnel (Loi des 9-10 avril 1898), à l'exclusion des dispositions du droit commun (art. 2, modifié par la loi du 22 mars 1902, D. 02.4.33) pour régler la responsabilité des patrons envers leurs ouvriers, ne croyait pas pouvoir étendre ce principe à la responsabilité des armateurs envers les marins inscrits qu'ils emploient (V. le résumé des motifs qui ont été invoqués en ce sens, dans une dissertation de M. Levillain, D. 04.2.281). Et pour indemniser les gens de mer victimes dans l'exercice de leur métier, il avait recours au système de l'assurance obligatoire (Loi des 21-23 avril 1898 ; D. 98.4.86 et s.). Une Caisse de prévoyance, véritable société d'assurance mutuelle contre les accidents dans laquelle se trouvent englobés tous les marins, a été créée, alimentée en portions équivalentes par les marins de l'équipage et l'armateur (sauf la restriction de l'art. 81 de la loi de finances du 30 mars 1902, D. 02.4.72), indépendamment des dons et legs et des subsides dont la Caisse peut être appelée à bénéficier. Avec le capital ainsi constitué, on paye des pensions viagères, dites « demi-solde d'infirmité » ou des indemnités temporaires, suivant les cas, aux inscrits maritimes qui reçoivent des blessures ou sont atteints de maladies ayant pour cause directe un accident ou un risque maritime. Des pensions sont servies aux veuves, aux enfants orphelins ou aux ascendants âgés de plus de soixante ans des inscrits qui ont trouvé la mort dans les mêmes circonstances. Ces allocations « ne font pas obstacle à ce que « l'inscrit, ses ayants cause ou la Caisse nationale de prévoyance, subrogée à leurs droits, demandent directement, suivant les principes et les règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les inscrits auront été victi-

Ce système ingénieux est inspiré par l'idée d'amener, en dehors de tout choix entre les théories contractuelle ou délictuelle, la réparation des préjudices causés par tous accidents qui ne proviendraient pas d'une faute grave de la victime. Il lui est en principe et sauf le caractère forfaitaire de l'indemnité, plus favorable que la théorie contractuelle même, puisqu'il l'indemnise au cas de force majeure. Il satisfait également au désir de décharger en partie les voituriers des conséquences souvent lourdes qui résultent pour eux des accidents, et de leur permettre de connaître presque sûrement à l'avance, sous réserve du dol et de la faute lourde, le maximum des sommes qu'ils devront payer à titre d'indemnité.

Il a donc bien des avantages.

« Reste à savoir, dit M. Wasselin, si ce système d'assurances combinées est susceptible d'être admis en pratique. Il est permis de le trouver un peu complexe ». Il exige pour la limitation des indemnités l'établissement de tarifs légaux, et au surplus la revision complète des tarifs des chemins de fer, puisque le voyageur doit s'assurer obligatoirement et qu'il le fait en prenant son billet de transport, où la quotité de la prime qui lui incombe se trouve incluse.

Et d'autre part il semble, tout en marquant un réel progrès, ne pas aboutir au principal résultat que nous demandons à la réforme que nous préconisons : écarter pour la victime toute question de recherche de la faute du transporteur. La faveur qu'il lui fait en lui donnant droit à l'indemnité forfaitaire quand il y a accident fortuit, ou douteux, ou dû à sa propre imprudence, est insuffisante, puisqu'il laisse peser sur elle la charge d'une preuve trop difficile à fournir, chaque fois qu'elle veut se faire indemniser plus largement : si le voyageur a été lésé d'une façon particulièrement grave et que cette lésion soit due à la faute lourde du transporteur, et si ce voyageur ne peut en administrer la preuve, sa demande sera rejetée parce que la charge de la preuve

mes » (art. 11). Sur la question de savoir si ce texte, dans ses expressions « faits intentionnels ou fautes lourdes », est limitatif ou simplement énonciatif, voir les arguments et décisions judiciaires rapportés par M. Levillain (*loc. cit.*). L'opinion qui l'emporte n'autorise les marins ou leurs ayants droit à prétendre des dommages-intérêts à ceux auxquels incombe la responsabilité du fait dommageable, que s'il y a eu de leur part fait intentionnel ou faute lourde ; non s'ils ont commis une faute quelconque, moins encore une faute légère, sanctionnée cependant par les articles 1382 et 1384 du Code civil : dans la pensée du législateur, la cotisation annuelle des armateurs est l'équivalent des pensions et indemnités qu'ils devraient fournir en leur absence, et que les chefs d'entreprise en général doivent fournir s'ils ne les remplacent par des primes d'assurance ; elle doit donc entraîner les mêmes immunités. L'exonération accordée aux propriétaires de navires du chef des accidents d'ordre professionnel, soit qu'ils aient un caractère fortuit, soit qu'ils procèdent de leur fait ou du fait de leurs préposés, n'est que la juste compensation de la contribution à laquelle ils sont astreints envers la mutualité pour assurer les gens de mer qu'ils emploient.

lui est imposée ; elle touchera seulement l'indemnité fixée par la loi et garantie par l'assurance.

Nous croyons donc qu'une loi d'assurance ne peut suffire à elle seule à régler la question des accidents de transport : beaucoup d'entre eux ne recevraient pas une solution satisfaisante.

L'assurance est excellente pour parer à l'inévitable, mais on ne peut en dénaturer absolument la substance en lui demandant de régler complètement les questions de responsabilité (ce n'est pas son rôle) et d'affranchir des conséquences de toute faute (1).

Les principes du droit civil doivent dominer le système des assurances. Il importe qu'ils soient établis ; quitte à élaborer ensuite un système d'assurances destiné à adoucir les rigueurs que leur application pourrait contenir, à pallier les imperfections inséparables de toute œuvre humaine, et surtout à atténuer les répercussions des règles générales auxquelles doit se borner le législateur.

§ 2. — Présomption légale, Responsabilité contractuelle ou Risque professionnel ?

Il importe donc de trancher de façon expresse et par un appel aux principes mal définis de la responsabilité, le difficile problème de la responsabilité des voituriers à raison des accidents de voyageurs.

Et l'orientation de cette réforme nous est indiquée par la situation fâcheuse de toute victime que l'on obligerait à prouver la faute du voiturier.

Pour remédier aux injustices du principe traditionnel et libérer la victime de cette charge, trois moyens ont été mis en avant : l'établissement d'une présomption légale de faute contre le voiturier ; la consécration de la responsabilité contractuelle du voiturier ; l'admission à la charge du voiturier d'une responsabilité basée sur le risque inhérent à l'entreprise.

I. — *Etablissement d'une présomption légale de faute ?*

L'introduction dans notre législation d'une présomption légale de faute à l'encontre du transporteur et qui pourrait se faire très simplement au moyen d'un alinéa nouveau ajouté à l'article 1384 du Code civil, aurait certainement pour effet le renversement de preuve cherché : pour éviter d'être condamné à des dommages-intérêts, le voiturier actionné par la victime d'un accident devrait prouver qu'il est exempt de faute. Le résultat pratique serait d'affranchir le voyageur du rôle actif dans le procès, et partant de le libérer de toutes les charges de ce rôle.

« Chercher, rassembler des éléments de preuve, par exemple, retrouver les témoins de l'accident, faire dresser les plans constatant l'état des lieux avant et après l'accident ; — articuler des faits sur

(1) Pirmez, *De la responsabilité*, n° 66.

lesquels on réclame une enquête, diriger cette enquête, au lieu de n'avoir qu'à discuter et à contrôler les dires de l'adversaire ; — en un mot, organiser tout un plan d'attaque et non pas se défendre. Voilà ce que la jurisprudence actuelle impose au blessé impotent, à sa veuve, à ses enfants ». Combien sa situation serait améliorée si la victime n'avait qu'à formuler sa demande en indemnité, attendant pour les réfuter les allégations du défendeur ? Le voiturier serait admis à justifier de tous les faits propres à établir que l'accident ne lui est pas imputable, et, de là, une enquête ; mais ce serait à lui à la préparer, à rechercher les témoins, à faire dresser les états de lieux, à justifier enfin que tous les moyens préventifs de l'accident étaient employés et fonctionnaient régulièrement lors qu'il s'est produit (1).

Le fardeau de la preuve est chose grave, et souvent une partie qui a cent fois raison, échoue en justice, faute de pouvoir prouver son dire.

Et cependant, cette solution ne nous satisfait nullement : sans nous appesantir sur le manque d'esthétique qu'il y aurait à présenter de la sorte une présomption pesant sur le voiturier par cela seul qu'il est voiturier, et sur la difficulté de justifier directement une pareille mesure, draconienne si on entendait en faire une présomption absolue, la première raison qui nous la fait rejeter est qu'elle consacrerait le caractère délictuel de la responsabilité du voiturier, dépouillé, je le veux bien, de son principal inconvénient pratique, mais qui n'en reste pas moins à nos yeux une inexactitude) en tant qu'on prétendrait par là nier l'influence incontestable du contrat de transport. La seconde raison est un motif d'utilité pratique : cette consécration priverait la victime des multiples avantages qu'au cours de notre étude, nous avons constatés au recours contractuel et qui ne lui font cependant qu'une situation en rapport avec sa détresse.

La jurisprudence a eu le grand tort d'aller chercher dans les règles de la faute délictuelle la solution des suites d'un contrat, ce qui l'a fatalement amenée à l'incertitude, à l'indécision, à la divergence, à la contradiction et finalement, à l'injustice. Nous croyons qu'à l'obligation naturelle et légale de ne pas léser la personne d'autrui, restreinte aux faits purement positifs (2), la convention de transport vient ajouter

(1) Nous empruntons à M. Sauzet (*loc. cit.*, n° 56) ce vivant tableau de l'avantage qu'il y a pour une victime d'accident à être déchargée de la preuve. — Et, M. Sauzet voit encore dans l'obligation imposée au patron (nous dirons : au voiturier) de faire la preuve, le meilleur stimulant à l'emploi des appareils de protection : « Le patron, prévenu qu'il n'échappera à la responsabilité en cas d'accidents qu'en démontrant qu'il a pris toutes les mesures propres à les éviter, se préoccupera par avance, de se réserver cette preuve. Il y aura pour lui un stimulant des plus vifs à mettre en usage ces mille appareils protecteurs que l'art industriel s'ingénie à découvrir au fur et à mesure des progrès incessants de la mécanique ». L'introduction de cette présomption provoquerait donc un redoublement de vigilance pour la protection de la vie humaine.

(2) Nous ne sommes tenus envers les tiers avec lesquels nous n'avons pas con-

pour le voiturier l'obligation beaucoup plus pressante de s'employer de toute façon à éviter au voyageur tout accident ou à lui en atténuer les conséquences, et que la violation de cette promesse entraîne une responsabilité d'autre nature que la violation d'un devoir légal (1).

II. — *Responsabilité contractuelle.*

On a proposé, pour arriver au résultat désiré, la consécration législative du caractère contractuel de la responsabilité du voiturier.

Il nous semble hors de doute que, même sous l'empire du Code de 1804, la responsabilité du transporteur en matière d'accidents, au lieu d'être fondée sur une faute délictuelle, dérive du contrat de transport et a ainsi une origine contractuelle ; le voiturier, de par le bon sens même, n'est pas seulement tenu d'effectuer le transport ; il contracte en même temps une autre obligation : il doit mettre à la disposition du voyageur un matériel en bon état et prendre toutes les précautions générales et exceptionnelles reconnues utiles pour éviter les accidents. Cette obligation, qui a pour objet la sécurité du voyageur, naît naturellement du contrat, lui est inhérente. Si donc les parties ne sont pas descendues dans le détail du contrat qu'elles formaient, n'ont pas expressément visé le dommage en question et sa

tracté, que de nous abstenir d'actes dommageables ; l'abstention en elle-même ne nous est jamais reprochable. Je vois une personne qui, sur une voie, sera écrasée par un train s'avancant à toute vapeur ; je ne suis pas juridiquement obligé de l'arracher au *péril imminent* et ses ayants cause ne pourront rien me réclamer pour ne l'avoir pas fait. Mais si, en principe, la faute consiste en un fait essentiellement positif, l'abstention n'étant jamais en elle-même répréhensible, une loi spéciale ou un contrat peuvent créer des hypothèses dans lesquelles une personne sera tenue d'agir dans l'intérêt d'autrui ; a) Un contrat : à supposer que, dans l'hypothèse de tout à l'heure, je sois chef de gare et que la personne qui se trouve sur la voie soit un voyageur, étant obligé de par le contrat de transport à veiller à la sécurité de ce voyageur, je serai cette fois tenu de l'arracher au danger qui la menace et civilement responsable de sa mort si je ne le fais pas ; b) Une loi : un abordage se produit-il en mer, les capitaines se hâtent souvent de s'éloigner le plus promptement possible du lieu de l'accident, sans prêter assistance à un autre navire compris dans l'abordage, alors que ce navire est peut-être sur le point de périr avec sa cargaison, son équipage et ses passagers. Ils espèrent ainsi, en évitant de faire connaître le nom de leur navire, échapper à toute action en responsabilité. Sous l'empire du Code civil, ils pouvaient le faire impunément. Ils ne le peuvent plus depuis qu'une loi du 10 mars 1891 (art. 4) a créé à leur charge l'obligation d'assistance.

(1) Sans doute, dans le système du Code, la faute seule peut engendrer la responsabilité, ces deux idées sont inséparables et l'une ne se conçoit pas sans l'autre, mais, suivant leur origine, ces fautes sont régies, nous l'avons suffisamment montré, par des règles essentiellement différentes, de telle sorte que la distinction entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle apparaît comme évidente. Chaque fois donc qu'il y a connexité entre le fait préjudiciable au voyageur et l'exécution du contrat, c'est dans le contrat lui-même qu'il faut chercher le germe de la responsabilité du voiturier.

réparation, elles s'en sont référées aux principes généraux et doivent être considérées avoir entendu faire produire au contrat de transport tous les effets qui en découlent normalement, d'après sa nature ordinaire, et qui s'attachent comme corollaires aux obligations spéciales qu'il a créées à la charge du voiturier.

Un accident survient-il, le voiturier en est donc responsable en vertu du contrat ; le voyageur, créancier en vertu d'un contrat n'a pas de preuve à faire, son titre (le contrat de transport) n'étant pas contesté : au voiturier donc, d'après les principes généraux, à prouver sa libération comme doit le faire tout débiteur, à lui donc d'établir l'absence de faute, s'il veut éviter une condamnation.

A quoi l'on objecte qu'« on doit bien admettre, si l'on ne veut dissimuler sous l'apparence d'une obligation conventionnelle une véritable obligation légale, que cette obligation servant de base à la réparation n'existe pas nécessairement dans tous les contrats et que, où elle existe, elle n'a pas nécessairement toujours la même étendue. Mais alors la théorie, ajoute-t-on, devient fort délicate, et il y a lieu dans chaque espèce particulière à l'interprétation souvent difficile de la volonté des parties. Il faudra non seulement déterminer ce qu'elles ont voulu, mais encore savoir jusqu'à quel point elles avaient le droit de le vouloir et quelles limites leur imposait l'ordre public. Par cela seul que notre question se pose, la théorie contractuelle a perdu, en même temps que ses avantages pratiques, toute son importance et toute sa généralité » (1).

La réplique ne manque pas de vigueur. En tant qu'elle s'applique à la volonté tacite des parties, nous lui déniions toute valeur : par le fait même qu'elle a été tacite, cette volonté est censée en effet, s'être reportée quant à la sanction des obligations qu'elle créait et quant à l'étendue de ces obligations, à une règle générale qui, si elle n'est pas fixée dans ce contrat déterminé par un texte spécial, résulte des principes directeurs de toute obligation contractuelle. Or, suivant l'importance de l'intérêt et ses actions, le bon père de famille déploie

(1) Teisseire, *op. cit.*, p. 272. — Vaut-on de la même critique un autre écho ? : « Le législateur, n'ayant aucunement délimité les obligations contenues au contrat de transport des personnes, il est assez malaisé d'y comprendre, surtout si l'on se réfère à la commune intention des parties, interprétée de bonne foi, une obligation de sécurité. En l'absence de tout texte directeur, il faudrait d'ailleurs rechercher dans chaque espèce quelle a été cette volonté, ce que rarement on découvrirait, et ce qui plus rarement encore aboutirait au résultat préconisé par M. Saintelette. La théorie contractuelle en a été réduite à se rabattre sur l'équité et, se refusant à faire ressortir par les règles d'interprétation ordinaires ce que contient et ce à quoi oblige tel contrat de transport déterminé, à prétendre que, par nature, le contrat qui intervient entre un voyageur et un voiturier impliquait une obligation de sécurité ; au surplus, l'accord est loin d'être fait sur la rigueur de cette obligation, tantôt simple promesse plus spéciale de soins et de vigilance, tantôt promesse absolue de sécurité. »

une somme plus ou moins grande de vigilance et, quand la sécurité des personnes est en jeu, le bon père de famille s'engage aux soins les plus méticuleux : voilà *in abstracto* l'étendue qu'a dû vouloir, pour sa sécurité, tout voyageur qui ne s'en est pas expliqué ; voilà l'étendue qu'a dû donner à son obligation tout voiturier. Et ainsi ne peut s'élever, quoi qu'on en dise, aucun doute, aucune hésitation sur la teneur de l'obligation conventionnelle tacite de sécurité.

Mais il nous faut reconnaître loyalement le côté particulièrement vulnérable du système, et que mettent aussi en lumière les critiques que nous avons reproduites :

Il nous paraît impossible, en l'absence d'un texte spécial, de prétendre cette obligation de l'essence même du contrat de transport. La garantie qu'assure toute théorie contractuelle à ceux qui sont victimes d'une violation d'obligation est elle-même particulièrement fragile. Cette garantie a sa source dans le contrat : elle doit donc pouvoir être écartée par ce contrat. La liberté des parties sur ce point ne pourrait être enrayée que par l'ordre public et il est fort osé de soutenir qu'au nom de ce principe on puisse prohiber toute clause ayant pour objet d'atténuer la responsabilité contractuelle, fût-ce même pour dommages causés aux personnes. En tous cas, aucun des plus fermes soutiens de cette théorie n'est allé jusqu'à défendre les clauses modificatives de l'incidence de la preuve. Il faut donc reconnaître aux parties, dans l'état actuel de la législation, la liberté de convenir, sinon que le voiturier ne répondra pas de ses fautes, au moins que par le contrat il ne s'engage à aucune réparation, ou tout au moins que le voyageur sera tenu d'en établir l'existence ; dans les deux cas, le voiturier repoussera ainsi valablement l'application des articles 1142 et suivants et le renversement de preuve qu'ils consacrent, pour se placer sous un régime analogue à ce point de vue au régime de l'article 1382 et de la faute délictuelle dont on voulait à tout prix éviter la rigueur aux victimes.

Sans plus rechercher si cette clause fût devenue de style, il suffit qu'elle ait été possible pour être forcé de reconnaître l'insuffisance d'une théorie contractuelle qui ne se doublerait pas d'une prohibition de ces genres de clauses, étant donné surtout le peu d'influence qu'ont les voyageurs sur les conditions des transports dont ils ont besoin (1).

Cela seul motiverait la nécessité d'une prescription législative nouvelle.

(1) Pour être efficace, le système de la faute contractuelle impliquait une double concession. Il ne suffisait pas de reconnaître que le voiturier, traitant avec le voyageur, lui promet sécurité : « Si l'on voulait que cette garantie ne fût pas illusoire, il fallait aller jusqu'à dire qu'elle s'imposait et ne pouvait pas être écartée par une clause expresse et contraire. Tous les efforts de la doctrine n'ont jamais pu décider la jurisprudence à faire la première concession, qu'on n'eût pas pu tenir pour suffisante. » Charmont, *Rev. crit.*, 1898, p. 129 et suiv.

Si nous y ajoutons que rien n'est plus contesté que cette affirmation, à savoir que la responsabilité des voituriers à l'égard de leurs voyageurs, doit être déterminée d'après les principes généraux de la responsabilité contractuelle, la nécessité d'une loi qui la confirme prend une importance considérable.

III. — *Risque professionnel ?*

Bien des auteurs cependant ne s'en tiennent pas là et la vogue semble être aujourd'hui, parmi les juristes aux idées et aux innovations d'outre-Rhin. La théorie contractuelle, disent-ils, l'emporte déjà de beaucoup sur ses devancières, elle marque un sérieux progrès sur la thèse actuelle de la Cour suprême et corrige quelques-uns des inconvénients de la responsabilité délictuelle, mais n'est pas encore suffisante ; il faut arriver à la notion du risque professionnel, si l'on veut donner pleine satisfaction à l'équité.

Le système contractuel en effet a l'inconvénient de laisser le cas fortuit démontré à la charge de celui qui en souffre, du voyageur par conséquent ; d'autre part, ce système est fort onéreux pour le voiturier qui, s'il ne parvient pas à faire la preuve qu'il n'a rien à se reprocher, doit fournir au voyageur une réparation complète, non légalement limitée.

Et c'est pourquoi ces auteurs lui préfèrent « l'idée générale qui domine la jurisprudence » (1), l'idée du risque professionnel « qui doit s'appliquer au transport, comme, de par la consécration formelle de la loi du 9 avril 1898, elle s'applique aux accidents du travail ».

Le voiturier serait alors responsable dans tous les cas, sauf quand il

(1) Relevons aussitôt l'inexactitude de pareille affirmation, car, s'il est vrai que certaines décisions des Cours d'appel ont pu être rattachées à la théorie du risque professionnel et de la responsabilité sans faute, sans qu'on puisse savoir si elles ont sciemment cédé à ces tendances, il importe de remarquer que la Cour de cassation continue à décider que toute action en responsabilité doit être basée sur l'existence d'une faute imputable à l'auteur du préjudice. « Le jugement doit relever une faute pour avoir une base légale », Civ. rej. et Cass., 17 février 1902, D. 1903. 1.267. et a même maintenu fermement la nécessité d'une faute personnelle pour justifier une condamnation à des dommages-intérêts au cas où le dommage a été causé directement par une chose abandonnée à elle-même, repoussant ainsi toute théorie du risque du fait des choses : Req., 19 juillet 1870, D. 70.1.361 ; 17 juillet 1872, D. 73.1.205 ; 30 mars 1897, 12 juin 1899, D. 1901.1.41 ; et surtout 2 avril 1901, D. 1901.1.293. D'après ce dernier arrêt, l'armateur d'un navire ne saurait être tenu des vices cachés du navire ou de ses agrès, chose essentiellement mobilière et qu'en tous cas il n'a pas sous sa garde. Spécialement, l'armateur ne peut être déclaré responsable vis-à-vis d'un marin du navire de la blessure que lui a causée une vergue qui s'est brisée sous l'action du vent, mais qui était retenue elle-même par une ferrure de mauvaise qualité et dont l'aspect ne pouvait indiquer la défectuosité, alors d'ailleurs que rien ne permettait d'en soupçonner l'existence. C'est une fin de non-recevoir catégorique aux idées que M. Josserand défend avec ardeur et talent au Dalloz, et que les rédacteurs du Sirey repoussent énergiquement.

prouve que l'accident provient soit d'une cause naturelle indépendante du transport, extérieure à l'entreprise (1), soit du fait des personnes dont il ne doit pas répondre, soit enfin de la faute de la victime elle-même. Encore faut-il que cette faute soit plus qu'une imprudence, ce qui rentrerait dans le cas fortuit ; il faut une faute caractérisée, une faute lourde, car il y a des dangers inhérents au transport dont il faut tenir compte à sa décharge ; et de ce nombre serait la faute légère produite par le relâchement et l'inattention, la distraction inévitable en quelque sorte qu'amènent le mouvement, la fatigue, les défaillances physiques ou morales, l'habitude même du danger.

Victime et, quoique cela puisse paraître au premier abord incroyable, voiturier y trouveraient leur profit.

Le voyageur qui actionne l'entrepreneur de transports en paiement de dommages-intérêts à la suite d'un accident, ne doit prouver que la lésion subie au cours du transport ; il n'a même pas à établir le contrat (2). Pour un voyageur en règle, l'avantage est bien mince, étant donnée la facilité de cette preuve, mais pour tout voyageur en défaut, et généralement pour toutes victimes de l'industrie des transports, combien est favorable cette théorie.

Et l'assimilation que fait ainsi le système du risque se justifie parfaitement, dit-on : la vie des hommes est également digne de sollicitude, qu'ils se meuvent au titre de voyageurs ou indépendamment de ce titre, qu'ils aient été mis en relation par un contrat ou seulement par une rencontre fortuite. Par sa situation propre, d'ailleurs, le voyageur peut parfaitement être assimilé à un tiers : il n'est en rien le préposé du voiturier, et la seule circonstance qu'il a contracté n'aura pas une influence sensible sur sa responsabilité ; d'autant plus que le voyageur ne choisit pas toujours son voiturier.

Toutes les théories contractuelles supposent qu'un contrat est intervenu entre le propriétaire de la chose et la victime du dommage ; par définition même, elles ne rayonnent pas au-delà du domaine contractuel, et c'est un reproche que leur fait M. Josserand (3) : « Sans doute,

(1) A condition encore que son fait n'ait ni modifié, ni dérivé, ni aggravé l'influence de la force naturelle extérieure.

(2) C'est, du moins, la solution logique : la responsabilité n'étant pas contractuelle, mais légale, il serait contradictoire de limiter le risque professionnel du transporteur aux dommages causés aux personnes qui étaient liées à lui par un contrat ; il faut l'étendre à tous les préjudices causés aux tiers par le fonctionnement de l'entreprise de transport. Les lois étrangères suisse, allemande et autrichienne ont consacré cette solution. On sait que, cependant, la loi française du 9 avril 1898 a limité le risque professionnel aux accidents frappant les ouvriers, c'est-à-dire les personnes liées à l'entrepreneur par un contrat, et ne l'étend pas aux tiers lésés par le fonctionnement de l'exploitation. Ce qui prouve une fois de plus qu'il y a moins là une loi de principe, une loi juridique s'il est permis d'ainsi s'exprimer, qu'une loi purement économique et inspirée uniquement par des préoccupations sociales.

(3) Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 39 et 40.

ajoute-t-il, elles ont donné à ce domaine une ampleur inattendue : mais elles n'en demeurent pas moins étrangères à tous les dommages causés entre personnes qui n'étaient unies par aucun lien volontaire. Elles en arrivent ainsi à creuser un abîme profond entre les victimes qui avaient contracté avec le propriétaire de la chose et celles qui lui étaient juridiquement étrangères ; or rien en équité ne peut justifier une démarcation aussi tranchée entre les deux situations. Un omnibus verse, il blesse dans sa chute et des voyageurs et des passants ; supposons qu'on ne parvienne à établir ni la faute du conducteur ni la force majeure : l'origine exacte de l'accident demeure inconnue. Avec la théorie de MM. Sauzet et Saintelette, on arrive à ce résultat que les voyageurs blessés obtiendront seuls une indemnité, grâce au contrat qui les unissait à la Compagnie et grâce au renversement de la preuve qui y est attaché ; ils bénéficieront de l'incertitude qui plane sur la cause du dommage, tandis que les passants, tenus d'établir la faute de la Compagnie, aux termes de l'article 1382, souffriront du même état de choses et ne pourront prétendre à la réparation du préjudice souffert. Les voyageurs et les passants, victimes d'un même accident, seront ainsi traités suivant des règles diamétralement opposées : qui ne voit l'injustice d'un pareil système et que l'équité exigerait une indemnité en faveur des seconds aussi bien que des premiers (1) ? La théorie de la responsabilité contractuelle n'est donc qu'un palliatif, qu'une demi-mesure ; sa sphère d'application est très restreinte, et cela, contrairement à la logique et à l'équité. » Et ce disparate fâcheux entre voyageurs et tiers, cette *inelegantia juris* tout à fait choquante s'accroît en se retournant quand il s'agit du calcul de l'indemnité : le même accident favorise alors le tiers en lui accordant tout le dommage, tandis que le contractant, n'obtenant que ce qui a été prévu ou qu'on a pu prévoir, se trouve de ce fait dans une situation d'infériorité.

« Le voyageur, objecte-t-on il est vrai, pour justifier cette seconde divergence, s'est placé volontairement à la discrétion, du transporteur, à suivi la foi du voiturier et au moment où il se confiait à son expérience et à sa vigilance, a dû prévoir la possibilité d'un accident et en a accepté par anticipation l'éventualité... le tiers qui se trouvait par hasard sur le lieu de l'accident et qui en a souffert, ne pouvait prévoir ce qui allait se passer ; il n'était pas en rapport avec le voiturier ; il est donc juste qu'il ne soit pas soumis au même traitement que le voyageur et qu'il obtienne une indemnité plus élevée que lui... Mais, sans insister sur le peu de valeur de cette considération tirée d'une

(1) « Le voyageur est tout aussi intéressant que l'ouvrier, et les tiers, question de sentimentalité à part, sont encore bien plus intéressants que les voyageurs et les ouvriers, puisqu'ils n'ont traité ni avec l'entrepreneur de transports, ni avec le patron ». Bouvier : « L'évolution de l'idée de responsabilité », *Rev. crit.*, 1898, p. 177.

confiance manifestée, alors que le voyageur était bien forcé de s'adresser à tel voiturier donné, comment appliquerait-on ce raisonnement au voyageur qui fraude le transporteur et aurait donc plus de droits contre lui que s'il s'était mis en règle ?

« Pour tomber dans ces différences contradictoires, ce n'était vraiment pas la peine de faire ressortir la différence des situations que crée le système délictuel entre le voyageur et le colis endommagé dans le même accident, et de lui en faire grief.

« La théorie objective aura donc la plus large sphère d'application : elle protégera indifféremment le contractant et le tiers ; ce n'est pas son moindre mérite de donner ainsi satisfaction aux situations les plus diverses et d'aboutir à un ensemble de solutions qui s'harmonisent parfaitement » (1).

Ainsi parlent les adeptes du risque, qui rêvent de réprimer par la même disposition tous accidents de personnes dus à l'industrie des transporteurs. Mais alors, pourquoi distinguer les tiers mutilés par un voiturier de ceux qui sont victimes de toute autre façon, et c'est par une loi générale sur les responsabilités pour accidents de personnes que devrait être solutionnée notre question. Partant, ne s'adaptent-ils plus les divers développements que l'on donne pour justifier la théorie du risque professionnel dans le contrat de transport.

Nous sommes même assez tenté de trouver légitime de ne pas traiter le voyageur victime comme un tiers quelconque victime de l'activité du voiturier : le tiers renversé dans une rue par un omnibus pouvait s'en garer ; les trottoirs étaient à sa disposition ; une attention plus grande devait lui permettre la plupart du temps d'éviter le choc funeste, tandis que le voyageur tué par une réaction fatale du véhicule dans lequel il se trouve n'avait souvent aucun moyen d'y échapper : dans le second cas, les présomptions sont en faveur du voyageur ; dans le premier, elles lui étaient défavorables. Ce qui est parfaitement conforme à la théorie qui donne à l'un le bénéfice de la responsabilité contractuelle tout en laissant à l'autre les rigueurs de la créance délictuelle. Cette solution cadre encore parfaitement avec la situation de la victime mutilée hors du véhicule, mais dans les locaux réservés, accessoires indispensables de certains modes de transports. Le voiturier devait, de par son contrat, entourer le voyageur d'une vigilance toute particulière et le prévenir du danger qu'il courait ; l'intrus ne doit sans doute pas être privé de son recours de droit commun, mais le voiturier qui ne lui avait rien promis, qui même n'était pas averti et ne pouvait prévoir qu'il viendrait s'exposer à tel danger, ne peut être présumé

(1) Jossierand, *op. cit.*, p. 120.

responsable de l'accident qui l'a frappé (1). Il est donc exact que le contrat de transport crée entre le voyageur et le tiers une différenciation profonde et la logique la plussimple permet de rattacher à la qualité de voyageur toutes les faveurs spéciales et toutes les rigueurs particulières qu'a révélées le système contractuel.

Quant à la rigueur d'ailleurs qui consisterait à n'accorder au créancier contractuel que les dommages prévus, rappelons qu'au point de vue des dommages-intérêts, la différenciation est purement théorique et que la jurisprudence, pour diverses raisons dont la meilleure est son souverain pouvoir d'appréciation quant à la quotité du préjudice subi, ne se fait pas scrupule d'accorder au créancier contractuel comme au créancier délictuel le bénéfice d'une réparation intégrale.

La victime, disent donc les adeptes du risque, trouverait dans l'adoption du risque professionnel un avantage considérable, et par l'absence complète de preuve délicate à sa charge, et par la multiplicité des causes d'accidents dont elle obtiendrait réparation : car, s'il est vrai que la théorie de la responsabilité contractuelle libérerait la victime des conséquences de l'accident dont l'auteur n'est pas découvert, la théorie du risque l'exonérerait au surplus du poids de tout accident dont le voiturier, quoique auteur, n'est pas déclaré responsable, de tout accident fortuit au sens étroit du mot et même de tout accident puisant son origine dans sa propre faute pourvu qu'elle soit légère.

Le voiturier y trouverait aussi son compte, puisque la théorie du risque arrive presque fatalement, dans son développement dernier, à l'indemnité forfaitaire, tandis que la responsabilité contractuelle reste fidèle à la réparation intégrale. A quoi l'on peut répondre qu'un tarif d'indemnités forfaitaires peut aussi bien être accolé à une loi consacrant la responsabilité contractuelle qu'à une loi introductive du risque. Il est vrai seulement qu'ici se justifie plus facilement cette diminution de la responsabilité du voiturier, parce qu'on peut lui donner un caractère transactionnel : sauf de rares exceptions, le voyageur est toujours indemnisé, mais il paie cette sûreté d'un partage équitable des effets préjudiciables de tout accident (2).

(1) Il y a même des cas où cette différence théorique devient une réalité tangible : dans telle gare où il y a un croisement de voies important, on ne laisse pénétrer aucun voyageur avant telle heure. Cependant, des rapides traversent le hall sans s'y arrêter. La Compagnie, qui consigne les portes d'accès aux quais, n'a aucune surveillance à exercer à l'intérieur de sa gare, où, par les passages normaux aucun voyageur ne peut s'introduire, même de bonne foi. Supposons que, par un passage à niveau voisin ou par un chantier de débarquement de marchandises, une personne s'introduise sur les voies de la gare et y soit renversée par un train de passage, soutiendra-t-on que la Compagnie devait entourer cet intrus des mêmes soins que les voyageurs à qui elle donnera accès tout à l'heure ? La différence des situations est indiscutable et il est normal d'apprécier plus strictement la faute dans le cas où le blessé est un voyageur que dans le cas où il est un intrus.

(2) On conçoit, dit encore M. Charmont (*Rev. crit.*, 1898, p. 129 et s.), « que la

On est effrayé par les conséquences qui résulteraient de la concentration des risques sur la tête du voiturier. Ce danger n'est cependant qu'imaginaire, car « l'activité ne craint pas les responsabilités, elle ne craint que l'incertitude » et ici elle est plus exposée à devoir payer des indemnités parfois scandaleuses. Au surplus, il comporte un remède facile et souverain, l'assurance contre les accidents (1). Moyennant un sacrifice annuel peu considérable et qui n'élèvera pas sensiblement le chiffre des frais généraux, l'entrepreneur de transports s'acquittera aisément de l'obligation qui lui incombe : il se comportera ainsi comme le répartiteur naturel, entre les voyageurs qu'il transporte, de toutes les dépenses engagées dans son entreprise.

On insiste et on affirme que ce sacrifice imposé au transporteur sera fatalement supporté par le transporté auquel on fera en dernière analyse payer la prime d'assurance..., mais au moins cette prime, partagée entre tous les voyageurs, sera presque imperceptible (2).

Telle est, en résumé, l'argumentation de ceux qui croient trouver dans les accidents de transport un des principaux domaines d'application de la théorie du risque professionnel.

L'industrie des transports, en effet, disent-ils, est une des industries dans lesquelles les risques professionnels résultant de l'outillage moderne ont totalement changé les conditions d'exercice, c'est donc à la profession de réparer elle-même les conséquences du dommage qu'elle a créé par ses innovations.

Mais tous ne sont pas d'accord sur le moyen de faire sanctionner leurs principes par la pratique.

M. Josserand et avec lui M. Bouvier, espèrent tout de la jurisprudence : « La base plus large que nous cherchons à la responsabilité, nous n'avons que faire du législateur pour nous la procurer ; voilà bientôt un siècle que les rédacteurs du Code civil nous l'ont fournie en écrivant dans l'article 1384-1^o, qu'on est responsable du dommage causé par le fait des choses qu'on a sous sa garde. Pendant quatre-

responsabilité soit individuelle, lorsque la faute est subjective : l'auteur du fait délictueux a agi intentionnellement ou tout au moins volontairement : il est juste qu'il soit responsable de l'intégralité du préjudice causé. Mais si la faute est purement objective, la responsabilité doit avoir le même caractère : au lieu de se demander quel a été, en fait, le dommage subi par telle ou telle personne, on apprécie d'une façon générale le dommage qui peut résulter de tel ou tel genre d'accident. Ainsi finit par s'établir une estimation moyenne, une sorte de tarif applicable à la plupart des cas qui peuvent se présenter ». L'appréciation de l'indemnité comporterait moins d'aléa et se ferait d'une façon plus stricte.

(1) C'est ainsi que depuis la loi allemande de 1884 sur les assurances obligatoires, l'obligation légale imposée aux Compagnies de chemins de fer par la loi de 1871 (ci-dessus analysée), d'indemniser tout individu, voyageur ou tiers, victime du fonctionnement de leur industrie, a été transportée des Compagnies sur la société chargée de l'assurance.

(2) Josserand, *op. cit.*, p. 117.

vingts ans, on a laissé cette disposition sommeiller parce que la notion de la faute délictuelle suffisait à notre société, répondait encore à nos mœurs juridiques ; aujourd'hui pour satisfaire un besoin nouveau et impérieux, il suffira d'utiliser l'article 1384, d'en faire jaillir toute l'importante théorie qu'il contient et nous avons vu que ce résultat pouvait être facilement obtenu, sans violence » (1). Et ces auteurs comptent bien que la jurisprudence entrera résolument dans cette voie, comprenant, suivant l'expression de M. Saleilles, que « sa fonction n'est pas de limiter la loi aux applications qu'elle avait pu avoir en vue dans la sphère limitée de l'état économique dont elle s'est inspirée, mais de lui donner toute la vitalité progressive d'un principe qui opère et qui agit ».

M. Teisseire est moins confiant (2) : « L'idée que la responsabilité doit être séparée de la faute est déjà au fond de beaucoup d'esprits. A ce point de vue, notre matière peut être divisée en une foule de petits domaines. Dans chacun d'eux, suivant que les nécessités pratiques sont plus ou moins pressantes, l'évolution est actuellement plus ou moins avancée. Les accidents du travail constituent encore aujourd'hui le plus extrême de ces domaines. Aussi le mouvement doctrinal et jurisprudentiel y a-t-il été si vif qu'il a forcé en quelque sorte l'initiative du législateur. » La loi de 1898 fut le premier triomphe sérieux des tendances nouvelles. « Une loi pareille s'imposerait presque en matière de chemins de fer, et beaucoup de nations étrangères ont commencé par là. »

« Il est évident que, si le juge accepte le principe nouveau, celui-ci, ne dérivant d'aucun texte formel, ne s'imposera à son esprit qu'avec la force d'une raison écrite. Cette part d'initiative qui lui est laissée pourra n'être pas sans inconvénients, si l'avantage certain est d'avoir détruit toutes les entraves qui gênaient le bon sens et l'équité. Cette règle a-t-elle quelque chance de gagner encore du terrain et de rallier à sa cause l'opinion commune ? On peut l'espérer. L'agitation que l'on crée autour de notre problème est assez vive dans tous les pays. Si, en France, elle s'est faite jusqu'à maintenant dans un milieu assez

(1) Jossierand, *op. cit.*, p. 52. — On se souvient des développements par lesquels M. Jossierand légitime la proposition qu'il fait d'assigner comme fondement à la responsabilité du transporteur de personnes, le risque créé, et de l'étayer sur l'article 1384, 1^{er} alinéa du Code civil. M. Bouvier (*Rev. crit.*, 1898, p. 177) se rallie à cette doctrine, estimant que le Code civil fournit la solution si longtemps cherchée de la responsabilité des accidents. — Il est au moins permis de trouver bien osé de bouleverser ainsi de fond en comble, sous prétexte d'interprétation, les principes de responsabilité admis par le législateur, au point d'en arriver à se contenter d'un simple rapport de causalité pour engager la responsabilité d'un voiturier à qui l'on ne peut rien reprocher, ou contre qui n'est produite aucune justification de culpabilité et à consacrer une doctrine d'après laquelle on peut être déclaré civilement responsable de son fait exempt de faute.

(2) Teisseire, *op. cit.*, p. 319.

restreint, le progrès sera favorisé par la loi de 1898, qui a donné l'appui de son texte au risque professionnel, c'est-à-dire à une responsabilité ne dérivant pas de la faute. »

M. Charmont, — traitant il est vrai des accidents de travail, — conclut catégoriquement à l'impuissance d'un mouvement jurisprudentiel pour solutionner pareille question (1). Pour aboutir à substituer à la théorie de la faute, le principe du risque professionnel, il faudrait d'abord que la jurisprudence « interprète l'article 1384 assez largement, pour en tirer cette conséquence que le patron répond de son outillage industriel de plein droit, et que cette responsabilité s'étend à tous les cas où la cause de l'accident reste inconnue... Qu'on le fit délibérément, ce serait beaucoup sans doute, et pourtant pas assez. Il faudrait encore, comme le reconnaît M. Saleilles, appliquer l'article 1384, non pas seulement aux accidents qui proviennent du seul fonctionnement de l'outillage, aussi à ceux qui supposent le fait de l'ouvrier (2)... Rien ne peut donc nous éviter la nécessité d'une intervention législative ; si lente et si compliquée qu'elle puisse paraître, il ne faut pas croire que l'on puisse s'en passer ».

C'est aussi le désir expressément formulé par les auteurs les plus récents, qui emportés par les tendances à étendre au transport des personnes la notion du risque professionnel, font appel à la loi pour nous en gratifier. « La jurisprudence antérieure à 1898 avait préparé la loi sur les accidents du travail ; qu'elle soit aussi, dit M. Wasselín (3), le prodrome de l'introduction dans notre loi positive du principe du risque professionnel du transporteur ! »

SECTION III. — La responsabilité contractuelle, facile à introduire, répond suffisamment à tous les desiderata.

L'abandon dans la loi de 1898 des principes de la faute a été dû, on semble l'oublier, à des influences économiques et sociales pressantes ; c'est par faveur pour une loi « ouvrière » qu'on a consenti à déroger aux règles traditionnelles et à modifier jusque dans ses bases les plus profondes le droit de la responsabilité qui ne méritait vraiment pas les violentes attaques dont il a été l'objet. Nous n'avons pas à apprécier ici si cette dérogation spéciale était justifiée ; au moins croyons-nous qu'elle ne doit pas devenir le droit commun en cette matière.

D'ailleurs, si le risque professionnel et les développements donnés

(1) Charmont, *Revue critique*, 1898, p. 129 et suiv.

(2) On avait pourtant signalé quelques décisions poussant l'audace aussi loin, mais elles sont restées exceptionnelles. — V. *suprà*, p. 299, note et Caen, 17 mars 1880, D. 81.2.79.

(3) Wasselin, *op. cit.*, p. 78 et p. 67, 84, 85, 203. — *Adde* : Roger, *op. cit.*, p. 129 et suiv.

pour le justifier, peuvent s'appliquer sans beaucoup de difficultés aux grandes entreprises de transports à moteur mécanique, pour lesquelles le besoin d'une modification se fait surtout sentir, il est infiniment moins commode de les adapter au règlement des dommages causés par les simples voituriers, les louagers par exemple ; car alors la cause de l'accident est rarement obscure, la preuve est moins difficile, le milieu moins dangereux, le mystère moins impénétrable. C'est ce qu'ont compris les législateurs étrangers qui : ou bien ont limité l'application du risque professionnel aux industries de transports par chemins de fer, ou bien y ont ajouté les grandes entreprises de transports maritimes, ou même toutes celles employant un moteur mécanique, pour leur faire, comparée à celles des autres voituriers, une situation à part.

Il conviendrait donc, si l'on se ralliait à la théorie du risque professionnel, de ne pas assimiler complètement tous les voituriers, afin de ne pas appliquer à certaines catégories de transporteurs un système de responsabilité qui leur serait fort pénible et d'une rigueur injustifiée. Il faudrait borner la réforme à certaines grandes entreprises de transports. Mais alors, laissera-t-on comme aujourd'hui sans défense les voyageurs qui ont recours à d'autres voituriers ? Le progrès réalisé serait incomplet. Leur accordera-t-on le bénéfice d'une responsabilité contractuelle ? Combien compliqué serait l'ensemble du système, appliquant deux théories contradictoires, puisque l'une suppose la faute pour fondement à la responsabilité et que l'autre est essentiellement négative de toute notion de faute ; combien délicate aussi la démarcation à introduire entre les voituriers régis par l'un et l'autre système ! Cette anomalie est une réalité, je le veux bien, dans plusieurs législations qui n'ont soustrait au droit commun, au profit du risque, que quelques modes de transports, laissant les autres sous l'empire de la faute délictuelle. Mais il est moins choquant de voir ainsi une contradiction de principes, résulter de ce qu'une exception est venue après coup soustraire à ce qui doit toujours être considéré comme le droit commun, une situation spéciale que pour des motifs particuliers on régit par d'autres règles. Personne ne soutiendrait qu'il soit raisonnable, on concéderait difficilement même qu'il soit admissible qu'un législateur consacre explicitement et au même moment une telle anomalie.

Il nous semble qu'il vaudrait mieux faire une loi nouvelle, dans le sens des idées présentées « avec tant d'éclat et de pénétrante sagacité » par M. Sainctelette, et qui pourrait s'appliquer indifféremment à tous les voituriers quels qu'ils soient (1) ; elle ne profiterait qu'aux seuls

(1) La loi belge du 25 août 1891 englobe dans sa sphère d'application tous les voituriers et leur applique à tous la responsabilité contractuelle. Citons encore, comme embrassant dans une large définition le contrat de transport quels qu'en soient le mode et l'objet : le Code de commerce chilien, art. 166-232 ; le Code civil espagnol,

voyageurs puisque l'action en réparation des accidents de transports serait basée sur le contrat qui lie le voiturier au voyageur.

Et nous nous rallions d'autant plus volontiers à cette opinion que le système contractuel suffit amplement à donner satisfaction à tous les intérêts en présence.

1. — *A l'intérêt du voyageur, d'abord.* — 1° Ce qu'il importait surtout de faire à son avantage, c'était de le libérer des difficultés d'une preuve à lui imposée dans un milieu mobile, où l'état des lieux est le plus souvent bouleversé, où les témoins se déplacent rapidement, ce qui laissait fréquemment inconnu le fait générateur de l'accident, ou ne lui permettait pas d'en préciser suffisamment les responsabilités ; ce résultat est obtenu, puisque les dommages-intérêts sont dus par le voiturier au cas d'accident, à moins qu'il ne puisse indiquer au dommage une cause qui lui soit étrangère.

La victime, en effet, aura uniquement à prouver que la lésion physique ou physiologique dont elle se plaint, provient d'un accident de transport (1), ce qui est généralement très facile. Par cela même que cette preuve sera fournie, son action sera recevable sans qu'elle ait à rechercher la cause de l'accident, puisque le contrat de transport implique de la part du voiturier une stipulation tacite de sécurité entraînant, au cas d'accident survenu au cours de l'exécution de ce contrat, une imputation légale, qui ne peut désormais céder qu'à la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime.

On a cependant contesté cette imputation et soutenu que certains demandeurs contractuels devaient au surplus, pour engager la responsabilité de leur co-contractant et sous peine de se voir débouter, spécifier la partie de l'obligation restée inexécutée, le devoir particulier de prévoyance et de précaution auquel aurait manqué celui qu'ils actionnent. Et le voyageur serait dans ce cas.

La distinction qui conduit à cette conséquence est délicate : lorsque, dit-on, l'obligation contractuelle de surveillance et de précautions se double d'une obligation de restituer, comme dans le transport des choses, au cas de non-restitution ou de non-restitution dans les conditions voulues, l'inexécution de l'obligation est constante (indépendamment de l'existence ou de la non-existence de l'art. 1784). Mais dans le transport des personnes, où le voiturier n'a qu'une seule obligation : celle de ne pas compromettre la sécurité du voyageur par un défaut de précautions, l'accident survenu ne prouve pas qu'il ait eu pour cause un

art. 1601-1604 ; le Code civil portugais, art. 1410-1419. — Rappelons que la loi des Pays-Bas du 9 avril 1875 et en Russie, la décision du Conseil de l'Empire, du 25 janvier 1878, quoiqu'adoptant la responsabilité contractuelle sont spéciales : la première aux entreprises de chemins de fer ; la seconde aux entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur.

(1) Voir *suprà*, p. 182.

manque de précautions, et que le voiturier n'a pas exécuté son obligation. En contractant, le voiturier n'a pas garanti le voyageur contre tous les accidents qui lui arriveront, à moins que ces accidents ne soient le résultat d'un cas fortuit ou de la faute du voyageur. Il ne lui a pas dit : « Si vous êtes blessé dans le transport, je vous indemniserai, me réservant seulement le droit, pour dégager ma responsabilité, d'établir que les blessures que vous avez reçues sont dues à un cas fortuit ou à votre propre faute », de telle sorte que la victime soit fondée à recourir à lui en ces termes : « Vous deviez me procurer la sécurité : je suis mutilé ; vous avez manqué à votre obligation ». Il lui a simplement dit : « S'il vous arrive un accident par ma faute, je vous donnerai des dommages-intérêts que je vous devrai en vertu du contrat ». Il s'est engagé seulement à faire tout ce qui serait en son pouvoir pour protéger le voyageur contre les accidents ; mais, de ce que le voyageur a été blessé, il ne s'ensuit pas que le voiturier ait manqué à cet engagement. L'accident ne suffit pas pour démontrer que toutes les précautions nécessaires ou seulement utiles n'ont pas été prises par le transporteur, car dans le doute et *a priori*, il n'y a pas de raison pour l'attribuer à la négligence de ce dernier plutôt qu'à la force majeure ou à l'imprudence du voyageur. Une indemnité est-elle réclamée au voiturier, celui-ci, sans se prétendre libéré (car alors il tomberait sous le coup de l'article 1315, § 2, et il devrait justifier sa libération), soutiendra qu'il n'est pas et n'a jamais été obligé à payer une indemnité au demandeur, et, en définitive, la question se ramène ainsi à savoir si la faute doit ou non se présumer contre lui. Or, il est élémentaire que la faute ne se suppose pas ; puisque l'action du voyageur ne se base sur aucune présomption, il retombe dans le droit commun et doit prouver le fait qu'il allègue (1). Le voyageur n'aurait donc rien gagné par l'octroi d'un recours contractuel, la preuve étant sensiblement la même, qu'il s'appuie sur le contrat de transport ou sur l'article 1382. Dans les deux cas, à défaut par lui de rapporter un fait précis de responsabilité, c'est-à-dire l'existence d'une faute légalement imputable, il serait débouté.

« Où a-t-on vu cela ? répond M. Saintelette (2). Depuis quand le

(1) « On pourrait appliquer ici le raisonnement très sensé que tenaient les jurisconsultes romains pour conserver à l'enfant le bénéfice de la légitimité, malgré l'adultère de la mère : *Quum possit mater adultera fuisse et impuber patrem maritum habuisse*. Planiol, *Revue critique*, 1888, p. 261. — Nous avons exposé à la page 190 cette opinion, mais sans la discuter. — Aux auteurs que nous avons cités comme l'ayant préconisée dans les accidents du travail, ajouter : Chesney, *Revue critique*, 1893, p. 311 ; aux auteurs qui l'ont combattue, ajouter : Lyon-Caen, S. 85.1.129 ; Staes, *Les accidents du travail* (1891) ; Pascaud, *Revue pratique*, 1880 ; Sauzet, *Revue critique*, 1893 ; Gandoin, *Les accidents du travail* ; Louis Lucas, *Revue critique*, 1892, p. 62 ; Demangeat, « Du louage de services », *Revue pratique*, t. LV, 1884, p. 388 et 556.

(2) Saintelette, *Responsabilité et garantie*, p. 154. — Tout en s'appuyant sur le

créancier contractuel est-il tenu de spécifier la faute du débiteur, de préciser l'obligation particulière restée inexécutée, de préciser et de définir le soin particulier dont le débiteur a manqué ?... Mais c'est précisément la portée de l'article 1147 et le résultat voulu par le législateur, de dispenser le créancier contractuel de toute particularisation, de lui donner un titre général. Mais, c'est méconnaître absolument l'esprit et le texte de la loi, de vouloir imposer à un créancier contractuel de spécifier, c'est-à-dire de formuler et de prouver, contre le débiteur, l'imputation d'une cause particulière d'inexécution. L'imputation n'est plus à faire, elle est faite. Elle n'est pas à chercher dans les faits et gestes du débiteur, elle est dans le contrat. Exiger une particularisation c'est dépouiller le contrat de sa vertu, c'est en mutiler la fonction. C'est la nature même du contrat et de tout contrat qui répugne et résiste à cette signification qu'on voudrait imposer. »

Comment, s'écrie-t-on, vous n'imputez aucune faute au voiturier et vous voulez le rendre responsable de l'accident arrivé au voyageur ! « Mais, qu'on y réfléchisse, c'est là la situation de tout débiteur contractuel. Le créancier contractuel est muni d'une attribution générale de faute que le débiteur a acceptée, en se réservant d'éliminer ceux des faits particuliers qu'il prouverait lui être étrangers. Imposer au créancier la charge de spécifier, c'est vouloir lui faire jouer le rôle du débiteur, c'est émettre une idée destructive du contrat.

« Il ne s'agit point de cela, réplique-t-on. Je vous accorde qu'il y a un contrat, et même que ce contrat comporte virtuellement la garantie de sûreté » pendant le transport et du chef du transport. Mais cette garantie ne peut rester dans ces termes vagues. Il faut la préciser. « Dites si le voiturier est en faute du fait de sa voie, de son matériel roulant, de ses employés, de l'organisation de son service, car de le rendre garant ou de la force majeure, ou du cas fortuit, ou de la congestion, de l'apoplexie, de l'anévrisme, de la paralysie du voyageur (1),

paragraphe 1^{er} de l'article 1315, observe M. Labbé (notes S. 85.4.25 ; 86.2.97 ; 89.4.1), cette opinion semble contraire au paragraphe 2 du même article, aux termes duquel celui contre lequel une cause d'obligation prouvée par un contrat doit établir qu'il a exécuté son obligation. De plus, les articles 1147 à 1315, § 2, embrassent toutes les obligations, s'appliquent aux obligations d'apporter des soins comme à celles de donner ou de faire ; dans tous les cas, c'est au débiteur à prouver qu'il a rempli son obligation ou qu'il en a été empêché par cas fortuit. Le principe que la faute ne se présume pas n'est vrai que dans les rapports de personnes qui n'ont pas contracté ensemble ; en cas de contrat et quand la faute ne doit pas être le principe d'une obligation nouvelle, la situation est inverse, ce qui implique, en cas d'inexécution, la supposition de la faute jusqu'à la preuve du cas fortuit : le voiturier doit exécuter par équivalent une obligation par lui contractée et dont il ne prouve pas l'extinction.

(1) En un mot de toute conséquence d'un germe morbide tenant à la nature même du voyageur.

ou de l'accident arrivé à la victime par son défaut personnel de prévoyance et de précaution, vous n'y pouvez sérieusement songer, sous peine d'en faire un véritable assureur.

Et M. Sainctelette de répondre encore : « Selon le droit commun des contrats, le débiteur ne doit jamais supporter ni le cas fortuit, ni la force majeure, ni la faute propre du créancier. Est-ce pourtant au créancier de prouver qu'il n'y a ni cas fortuit, ni force majeure, ni faute qui lui soit propre ? — Non, n'est-ce pas ? Il suffit au créancier d'avoir un titre conçu en termes très généraux, si généraux qu'ils embrassent tous les cas possibles, même ceux de toutes les fautes qu'un créancier peut commettre. Et cela se conçoit. C'est précisément pour embrasser toutes les éventualités qui peuvent se présenter, pour parer à l'inconnu et à l'imprévu, que l'on se ménage des titres, que l'on passe des contrats. Le voyageur ne saurait faire l'énumération de toutes les causes d'accidents qui peuvent l'atteindre pendant un voyage en chemin de fer : il stipule, ou ce qui revient au même, la formule légale du contrat stipule pour lui sa sûreté, en termes généraux. » La garantie du voiturier n'est pas plus illimitée que celle de tout autre créancier contractuel, et comporte des exceptions de même sorte ; mais c'est au voiturier débiteur de soins à faire la preuve de l'exception qu'il entend opposer au titre général. A lui de faire valoir son droit d'une façon conforme à la règle générale des contrats.

Sans doute, il ne serait pas juste de rendre le voiturier garant des suites d'un événement que le voyageur, dans son indépendance et son initiative, eût pu éviter. Mais, relativement à l'ensemble de la situation du voiturier, à la somme des risques qu'il court, c'est là une exception, ce n'est pas le fait général. « Or, c'est au débiteur du fait général de prouver le fait exceptionnel qui le libère. Ce serait une absurdité de vouloir faire supporter, de droit, au voiturier ou à l'assureur, l'avarie causée par le vice propre de la chose, et cependant c'est, de l'avis de tous, au voiturier et à l'assureur, de faire la preuve que l'avarie provient du vice propre. Ce serait une monstruosité de mettre, de droit, le cas fortuit à la charge du débiteur, et cependant, de droit, le débiteur est tenu de prouver le cas fortuit qu'il allègue pour se prétendre libéré. Quelle raison y aurait-il ici de renverser les règles générales des contrats ? Qu'on la nomme ! » (1).

La distinction que l'on prétend faire entre le transport des choses, et le transport des personnes, le premier comportant une obligation de restituer que n'implique pas le second, ne nous semble pas commander la différence qu'on en veut faire découler : la violation de l'obligation n'étant pas plus constante dans un cas que dans l'autre, sur quoi la fonderait-on ? Le voiturier ne délivre-t-il pas à destination la chose qu'il

(1) Sainctelette, *Responsabilité et garantie*, p. 154-158.

s'était engagé à restituer, il y a apparence que l'obligation de soigner et restituer n'est pas exécutée, il n'y a pas encore certitude, car l'obligation du voiturier n'était que de faire tout le possible pour que la chose fût transportée ; mais à l'impossible nul n'est tenu. Les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, réservent d'ailleurs au voiturier plusieurs moyens de se libérer, et dans tous ces cas, le voiturier n'a pas violé son obligation ; c'est à lui cependant de se disculper. La chose arrive-t-elle avariée, il n'y a pas certitude, nous ne savons même pas s'il y a apparence que le voiturier a ou n'a pas rempli son obligation de soigner et préserver la chose pendant le voyage ; il n'importe : à lui de prouver qu'il a rempli son obligation et que la chose a été détériorée malgré ses soins et sa diligence. L'objection donc qu'on essaierait de tirer de la différence entre le transport des personnes et celui des choses est sans portée, quant à la dévolution de la preuve.

La différence des situations est cependant incontestable et nous en tenons soigneusement compte de double façon : d'abord, de ce que le voiturier ne peut bien souvent refuser les voyageurs et surtout de ce que les personnes peuvent être elles-mêmes la cause du dommage dont elles ont à souffrir, nous déduisons à la charge du voyageur l'obligation que nous avons mentionnée de prouver pour rendre son action recevable, que la lésion dont il se plaint provient d'un accident de transport, preuve préalable dont sont dispensés l'expéditeur ou le destinataire de marchandises qui, en étant dessaisis, ne sont pas susceptibles d'avoir par leur fait causé le dommage ; en second lieu, nous réservons à la décharge du voiturier la faculté d'invoquer, s'il y a lieu, la faute qu'ont pu commettre les voyageurs, contrariant ainsi par leur propre imprudence ou par leur volonté l'action du transporteur.

Mais, sous le bénéfice de ces réserves, nous croyons que le voyageur accidentellement blessé au cours du transport, pendant que le voiturier a pris charge de sa personne, est protégé par la loi de son contrat en dehors des dispositions des articles 1382 et suivants du Code civil ; son droit à une indemnité est acquis sans qu'il doive préciser d'aucune façon la cause de l'accident. « Intenter une action en responsabilité, c'est, nous en convenons, entreprendre de désigner, de définir et de vérifier la cause du dommage, à péril, en cas d'échec, d'en supporter la charge. Mais intenter une action en garantie (au sens de M. Saintelette), c'est, si l'on y est recevable, contraindre l'adversaire à prendre cette tâche et cette charge. »

Quoi qu'il en soit d'ailleurs de cette discussion sur le droit commun de la responsabilité contractuelle, il sera facile au législateur prévenu de couper court à l'avance par un texte précis à la possibilité d'une pareille incertitude et d'une si inopérante interprétation.

Ainsi donc, en accordant au voyageur ou à son ayant droit un recours

contractuel, on aura déplacé l'incidence de la preuve, et la charge des cas douteux qui auparavant était exclusivement supportée par la victime (parce qu'ils la laissaient sans recours et rendaient impossible la condamnation du voiturier dont les torts n'étaient pas démontrés) grèvera désormais le transporteur.

Supposons le voyageur trouvé mort sur la voie sans qu'on sache s'il y avait eu défaut de fermeture de la portière ou au contraire ouverture imprudente du compartiment pendant la marche du train. Si le transporteur n'était tenu que de sa faute démontrée, le dommage serait supporté définitivement par la victime qui l'a souffert, le doute s'interprétant en faveur du voiturier. Tenu contractuellement, le transporteur, de par la « distribution naturelle des rôles dans l'administration de la preuve et l'application correcte à une situation spéciale des principes généraux », succombera, n'ayant pas prouvé l'absence de faute de sa part, son irresponsabilité. Le succès de l'instance variant selon la solution adoptée sur la question de principe chaque fois qu'on ignore d'où provient l'accident, on voit combien est grosse de conséquences une réforme très minime en apparence.

Mais exigerons-nous que, pour écarter cette responsabilité, le voiturier prouve directement le fait étranger, précis et positif qui a été la cause de l'accident, laissant à sa charge tout accident sans cause connue ? Ou bien, sans exiger qu'il apporte nécessairement et précise la cause déterminée de l'accident, l'absoudrons-nous à la seule condition qu'il puisse prouver avoir observé scrupuleusement toutes les prescriptions réglementaires, avoir pris toutes les précautions possibles à prévoir scientifiquement, avoir fourni toute la diligence imaginable, de telle sorte qu'aucune faute ne puisse être relevée contre lui ?

Le paquebot a quitté le port sans encombre, et a disparu sans qu'aucune nouvelle en soit parvenue. Il a vraisemblablement sombré. Mais comment, par quelle cause et par quelle faute ? Nul ne le saura jamais. Suffira-t-il à l'armateur, pour écarter les demandes que les héritiers des passagers ne manqueront pas d'intenter, d'établir que le navire, après avoir satisfait à toutes les prescriptions réglementaires qui lui étaient imposées, a quitté le port en parfait état de navigabilité et que lui, armateur, avait apporté dans le choix du personnel de ses officiers, un soin extrême ? Ou au contraire faudrait-il que, sous peine de se voir condamné, il cherche une trace du navire, pour s'efforcer de découvrir ensuite l'événement de force majeure qui a pu déterminer le naufrage ?

Nous avons exposé au chapitre de la preuve que, de droit commun, il semble bien que le débiteur contractuel puisse écarter la responsabilité qui pèse sur lui de par le contrat en prouvant qu'il n'est pas en faute, qu'il a fait tout ce qui dépendait de lui pour exécuter son obli-

gation contractuelle de prévenir les accidents, sans qu'il lui soit nécessaire de démontrer un fait exonératoire précis.

On a parfois soutenu que les articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce avaient, quant au transport des marchandises, ce résultat qu'ils aggravaient la responsabilité contractuelle de droit commun telle qu'elle résulte de l'article 1137 du Code civil, au point de ne libérer le voiturier que par la preuve directe du cas fortuit, d'un événement de force majeure ou du vice propre de la chose. Vainement, il aurait pris toutes les précautions propres à sauvegarder le voyageur de tout danger toutes celles que l'on peut raisonnablement exiger d'un père de famille modèle se trouvant dans le même cas ; vainement, aucune faute, même très légère ne serait relevée contre lui ; vainement aurait-il démontré que son matériel était de bonne qualité, bien approprié au transport, irréprochablement construit et en bon état d'entretien, sa responsabilité subsisterait aussi longtemps qu'il n'aurait pu justifier d'un fait positif de force majeure, d'un cas fortuit ou du vice propre de la marchandise.

Quoi qu'il en soit du point de savoir si une telle interprétation de ces articles est légitime, nous donnerons explicitement cette portée à notre texte :

Sans doute, le voiturier n'est pas assureur du voyageur. Il s'engage seulement à faire tous ses efforts pour que les accidents soient aussi rares que possible ou que ceux impossibles à éviter deviennent, de par ses prévisions et sa vigilance, aussi peu dangereux que possible. Mais ici, au cas heureusement rare d'accident sans cause connue, quand pourrait-on dire que le voiturier a certainement pris toutes les précautions voulues pour que l'accident ne se produise pas ? Et sait-on jamais si le transporteur en est totalement innocent ?

Cette incertitude retombe naturellement sur le voiturier puisque, quelle que soit la preuve indirecte qu'il fournisse, il n'aurait pas établi la cause étrangère libératoire qui, seule, était de nature à l'exonérer des conséquences de l'accident. Ne pas en contrarier l'incidence, c'est d'ailleurs exciter et intéresser vivement le voiturier à rechercher la cause déterminée et cachée de l'accident, ce qui pourra amener à l'adoption de mesures préventives qui en empêcheront le renouvellement.

Obliger ainsi le transporteur à préciser et à définir la force à lui étrangère, à laquelle il impute directement et exclusivement l'inexécution de l'obligation, et exiger qu'il en prouve l'exercice et l'action nous semble donc un judicieux partage des risques : après avoir chargé chacune des deux parties des suites de sa faute évidente, on fait deux parts des risques proprement dits : Au voyageur, on laisse « la charge du cas fortuit et de la force majeure, de ces coups du sort qu'il est dans la triste destinée de l'homme de ne pouvoir pressentir ou éviter ». Mais

on met au compte du voiturier les risques dont la cause, sans être fortuite n'est cependant pas certainement connue (1).

Ce n'est pas à dire que nous forcerons le voiturier à prouver directement ce fait précis ; de droit commun, le juge pourra, pour se déclarer convaincu de son existence, en déduire la pertinence de présomptions graves, précises et concordantes, à condition toutefois que le fait libératoire à prouver de cette façon soit nettement articulé.

Et cette solution, conforme au fait, juste, équitable, et qui pratiquement ne fait guère supporter au voiturier que les responsabilités qui lui reviennent normalement, comme étant les résultantes de sa faute, s'appliquera, quel que soit le chef de responsabilité qu'invoquera la victime : fait personnel et fait des préposés ; fait de l'animal du voiturier dont la fougue instinctive ou la méchanceté native a occasionné le préjudice (2) (c'est précisément l'interprétation que donne de l'art. 1385 une jurisprudence aujourd'hui constante) ; fait du bâtiment (l'art. 1386, plus rigoureux puisqu'il exige la preuve d'un vice de construction ou du défaut d'entretien, conserve son application en matière délictuelle, mais cède

(1) Ce qui distingue notre système de celui du risque, c'est précisément que, lorsque le voiturier démontre la cause fortuite de l'accident, c'est le contractant frappé, la victime, qui en supporte définitivement les conséquences. Prouve-t-il que l'accident, sans être imputable à personne, provient d'un danger inhérent au mode de transports qu'il effectue, et qu'il était impossible d'éviter dans l'état actuel de la science, quelque prudence qu'il ait pu déployer ; que l'accident par exemple provient de son matériel, mais s'est trouvé humainement inévitable, on est en présence d'un risque de l'entreprise qui, dans notre théorie, libère le transporteur. Au contraire, dans la théorie du risque, où toute personne qui, pour atteindre un but quelconque, emploie des moyens qui peuvent offrir un danger, doit prendre à sa charge la responsabilité du dommage qui en peut résulter, alors même qu'il n'y aurait aucune faute à lui reprocher et qu'elle aurait pris toutes les précautions voulues, cette preuve ne suffira pas encore à libérer le voiturier.

(2) Certains arrêts (Grenoble, 8 août 1900, D. 01.2.130 ; Bruxelles, 12 novembre 1900, D. 02.2.319) ont admis, contrairement à ce que nous avons soutenu (*suprà*, p. 242, note 1), que le préposé, moyennant salaire, à la garde ou à la conduite d'un animal est, à l'exclusion du propriétaire, responsable des dommages causés par cet animal, pendant qu'il est confié à ses soins, sauf, bien entendu, le cas où une faute serait directement imputable au propriétaire. Cette théorie n'aboutirait à rien moins, pour ceux du moins qui déniaient au contrat de transport toute influence sur la responsabilité, donc pour la jurisprudence, qu'à refuser tout recours au voyageur blessé par le fait du cheval du voiturier, contre ce voiturier, s'il ne conduisait pas en personne son véhicule. Nous continuons à penser que les mots « celui qui s'en sert » de l'article 1385 ne peuvent s'entendre que de celui qui tire de l'animal un profit pour son usage personnel, non du simple préposé (Outre les décisions déjà citées en ce sens : V. Paris, 10 mars 1892, D. 94.2.115 ; Civ. rej., 4 janvier 1893 (sol. simpl.), D. 93.1.80). — A cette condition seulement, il est exact de prétendre que la présomption de responsabilité édictée par l'article 1385 du Code civil à la charge du propriétaire d'un animal ou de celui qui s'en sert, est alternative, de telle sorte que le propriétaire en est exonéré pendant le laps de temps où celui qui prend l'animal à son usage en est responsable (Paris, 13 janvier 1892, D. 92.2.141 ; Dijon, 10 décembre 1896, D. 97.2.454 ; Poitiers, 7 décembre 1903, D. 04.2.480).

devant une disposition législative plus récente et visant expressément l'hypothèse du contrat de transport) ; fait de toute chose quelconque dont se servait le voiturier (la loi récente l'emportant de même sur les interprétations diverses de l'art. 1384, al. 1^{er}).

Au surplus, quand l'accident est dû au fait d'une chose, mobilière ou immobilière, les victimes pourraient obtenir des tribunaux, par application de l'article 1721 du Code civil, et dans la mesure où ces tribunaux admettraient dans le contrat de transport l'existence du louage de choses, réparation même en des cas où le vice de la chose louée ignoré du voiturier pourrait constituer à sa décharge un cas fortuit s'il ne s'en était pas rendu garant en la louant au voyageur. Sans recourir à un principe de risque, nous arrivons ainsi dans le cas particulier d'avarie de matériel servant au transport, aux mêmes solutions équitables que les partisans du risque professionnel.

Il ne suffit pas de poser un principe très net de responsabilité ; il faudra veiller à ce que la situation qu'on ménage ainsi à la victime d'un accident de transport lui soit définitivement acquise ; l'interdiction de toute stipulation contraire à ce principe et qui aurait pour effet d'adoucir en quoi que ce soit la responsabilité du voiturier telle qu'on l'établit, fût-ce par une simple interversion de preuve, doit nécessairement être prononcée : ne pas l'insérer dans notre loi serait lui enlever presque toute sa valeur. A ceux donc qui, pour établir que la théorie de l'obligation légale est infiniment plus protectrice que celle de la responsabilité contractuelle, tireraient argument de ce qu'elle n'admet pas d'irresponsabilité conventionnelle puisqu'elle est commandée par la loi, nous répondrons que nous remédions le plus facilement du monde à ce qui serait en effet une infériorité du système contractuel, par une disposition légale formelle qui vient défendre contre toutes conventions contraires le principe de responsabilité que nous édictons. Après avoir proclamé dans un texte formel l'obligation contractuelle du voiturier, nous défendrons non moins formellement toute disposition qui pourrait être un moyen de maintenir à la charge du voyageur la preuve d'une faute du voiturier, c'est-à-dire de tenir en échec la règle nouvelle.

Nous justifions la prohibition absolue de ces clauses en faisant remarquer que, si la liberté des conventions est sans doute un principe auquel il faut rester fermement attaché, il ne vaut que dans la mesure où il n'est pas en contradiction avec d'autres principes tout aussi essentiels de l'ordre social. Or s'il paraît peu utile de permettre à un voiturier de s'exonérer de la responsabilité des accidents dont il est tenu, il est, au contraire, d'un grand intérêt social que la misère ne se généralise pas, et qu'une malheureuse victime, mise par la faute d'autrui dans l'impossibilité de gagner sa vie et de pourvoir à la subsistance des siens, ne soit pas abandonnée sans compensation à son triste sort. Toute mesure qui aurait cette conséquence serait immorale ; elle serait de plus antisociale, puisque l'entretien de ces victimes et de

leurs familles retomberait forcément à la charge de la société (1). S'il nous fallait un autre argument, nous le trouverions dans cette considération de fait que la personne qui doit voyager n'est pas libre de choisir son voiturier et que surtout son engagement n'est pas un véritable contrat : elle ne débat ni ne discute ; la réglementation du transport lui échappe ; elle accepte la loi qu'on lui offre... « le parallélisme des volontés qui doit exister dans toute convention se trouve remplacé par l'adhésion de la volonté à une loi qu'on lui propose ».

Ne faudrait-il pas faire exception à la règle que nous venons de formuler, si la clause se combinait avec une assurance ? Le voiturier ne devrait-il pas être autorisé à offrir à ses voyageurs, en échange d'une clause de non-responsabilité, une assurance garantissant les accidents dont ils pourraient être victimes, aussi bien ceux qui engageraient sa responsabilité, que ceux qui devraient, d'après le droit commun, rester à charge du voyageur ? Cette combinaison accorde au voyageur, en échange d'une diminution probable d'indemnité, l'avantage d'une réparation plus sûre et plus fréquente, puisqu'elle permet la réparation de tous les accidents ; au voiturier l'avantage d'échapper aux aléas considérables de la quotité des indemnités. Si elle ne devait donner lieu à aucune pression, il faudrait l'autoriser. Elle tarirait la source de bien des procès aigus et amènerait la diffusion de l'assurance, en engageant beaucoup de voituriers à substituer à une responsabilité éventuelle, mais illimitée, des charges actuelles et certaines, mais dont l'étendue se mesurerait au paiement d'une prime annuelle.

2° On a articulé contre le système actuel un second grief, tiré des lenteurs et des complications parfois excessives de la procédure, d'autant plus douloureuses pour la victime ou pour sa famille que la misère est parfois assise au foyer domestique, au moment même où il faudrait pour se pourvoir de médicaments, de soins et de fortifiants, des ressources extraordinaires et que les modes de preuve s'émoussent au fur et à mesure que le temps s'écoule.

Avec la pratique des assurances contre les risques d'accidents, cet inconvénient ne ferait que croître : le voyageur aurait pour adversaire la compagnie qui sert d'assureur à son voiturier. Celle-ci, ayant son bureau du contentieux tout organisé et ses représentants attitrés, tergiverserait ou chicanerait ; elle laisserait le voyageur qui ne se contenterait pas d'une indemnité dérisoire à titre de transaction, ne fût-ce

(1) Nous nous gardons bien, on le voit, de revenir ici sur ce que nous avons dit en parlant des clauses de non-responsabilité ; ce n'est pas par crainte d'un danger imaginaire de diffusion des accidents que nous réprouvons les clauses d'irresponsabilité, puisque le voiturier ne pourrait en aucun cas se départir intentionnellement de tous les soins que lui impose son contrat, sous peine de voir engager sa responsabilité pécuniaire ou même sa responsabilité pénale ; c'est par des considérations sociales.

que pour le forcer à dépenser en frais inutiles le plus clair de l'indemnité qu'il escompte et à laquelle il a droit, afin de donner aux plaideurs éventuels un exemple décourageant de ce qui les attend s'ils s'entêtent à plaider. Ceux-ci, dans la crainte de n'obtenir condamnation que très longtemps après l'accident, seraient bien forcés à l'avenir de se montrer plus traitables.

Pour obvier à ces procédés dilatoires, dont useraient certainement les Compagnies qui auraient assuré la responsabilité du voiturier, rien n'empêche de doubler la mesure de protection qu'est pour le voyageur le renversement de preuve par l'organisation d'une procédure sommaire à suivre en matière d'accidents. Ce n'est pas de longs mois après un accident qu'on peut faire une enquête sérieuse ; la réforme serait ainsi complétée.

3^e De tous points de vue, la situation du voyageur atteint en cours de route par quelque accident du transport, suite de défaut de prévoyance ou de précaution, sera considérablement améliorée, par le seul fait d'une disposition législative le plaçant en termes très généraux sous la protection du contrat.

Nous n'entreprendrons pas de rappeler ici — le résumé seul en serait déjà bien long — les multiples avantages du recours contractuel sur le recours délictuel, que nous avons mis en lumière au cours de notre troisième partie.

Une simple référence à la responsabilité contractuelle suffira à faire bénéficier du même coup et sans qu'il soit besoin de rien spécifier, la victime à laquelle nous nous intéressons, de tout ce que l'action du contrat a de plus sûr, de plus facile et de plus prompt que l'action du délit.

Que si, pour une raison quelconque, elle préférerait cette dernière, nous ne verrions pas encore de raison de la lui refuser.

2. — *A l'intérêt du voiturier, ensuite.* — La responsabilité contractuelle a, sur le risque professionnel, l'avantage de ne pas imposer au voiturier la charge des cas fortuits prouvés, démontrés.

Trouve-t-on trop arbitraire le système actuel de la fixation du montant de la condamnation, qui oblige de liquider les dommages-intérêts sur des éléments d'appréciation aussi fuyants ; trouve-t-on choquante l'énorme diversité des indemnités, alors qu'on se trouve en présence de sinistres identiques, nous avons vu que tous les systèmes pouvaient fort bien s'accommoder d'une limitation des dommages-intérêts, cette question de la quotité de l'indemnité étant tout à fait indépendante et ne se posant qu'une fois l'existence reconnue d'une responsabilité à la charge du voiturier. Cette limitation forfaitaire, remarquons-le, ne ferait pas obstacle à ce qu'on laisse au juge une latitude entre un maximum et un minimum établi par la loi, afin qu'il puisse, par une indemnité graduée dans ces limites, en forcer ou en modérer le chiffre sui-

vant le degré de gravité de la faute de la victime et obvier ainsi à ce que cette taxation aurait de trop rigoureusement uniforme. Elle se justifierait par ce fait que la plupart des voituriers, au moins les grandes Compagnies de transports doivent recevoir tous les voyageurs qui se présentent et en quantités considérables à certains jours ; que d'autre part, exerçant un service d'intérêt général, il ne faut pas que la responsabilité devienne accablante pour eux, ce qui pourrait être s'ils devaient porter tout le poids de l'indemnité pleine. Elle ne ferait pas disparaître la faculté pour tout voyageur prudent de se couvrir par une assurance spéciale pour le plein du risque

Il deviendrait par là même d'autant plus facile au voiturier de s'assurer contre le recours des voyageurs, du chef de l'indemnité qu'il leur doit éventuellement ; ce qu'il pourrait faire aussi quoique tenu de la réparation intégrale. L'assurance serait ainsi le correctif pratique de la réforme que nous réclamons, et par son moyen, le faix des accidents sans cause connue, que la jurisprudence fait aujourd'hui supporter au voyageur et qui, selon nous, doit incomber au voiturier, n'écraserait pas son activité. Il serait inexact de prétendre qu'accorder aux voituriers la possibilité d'alléger, par une assurance, la responsabilité des accidents dont ils peuvent être les auteurs, est, au point de vue pécuniaire au moins, une excitation à la négligence, car les Compagnies d'assurances qui s'offriraient à eux doivent forcément baser leurs primes sur une moyenne d'accidents ; tout relâchement de soins devant naturellement, en multipliant ces accidents, faire élever cette moyenne, les voituriers seront par cela seul portés encore à la vigilance de ce chef même, et sans préjudice de tous autres qu'il est facile de suppléer ici, après les développements que nous avons donnés plus haut.

Il faudrait donc avant tout consacrer au profit du voyageur la doctrine de la responsabilité contractuelle et prohiber les clauses d'exonération dont l'utilité est contestable, surtout si le législateur, comme c'est son devoir, ne se laisse guider que par des considérations d'intérêt général. Le voyageur pourrait ainsi toujours obtenir réparation d'un préjudice engageant la responsabilité du voiturier, et cette responsabilité serait engagée, indépendamment de toute preuve à fournir par la victime. « Le voyageur obtiendra satisfaction plus sûrement, plus facilement, plus vite et laissera au transporteur le risque des causes non expliquées. Il n'aura d'autre preuve à faire que celle de l'existence et de l'inexécution du contrat, sans devoir se préoccuper de la cause de cette inexécution et sans devoir, à *fortiori*, s'inquiéter de l'imputabilité de cette cause. Il restera le maître de son action, au lieu de devoir suivre le sillage de l'action publique. Enfin, si le voiturier n'invoque aucune cause étrangère ou si, en ayant invoqué une, il n'en justifie pas, le juge devra lui allouer les dommages-intérêts de droit. » Les questions accessoires de procédure et de quotité d'indemnité

pourraient facilement être modifiées quand on le voudrait ; nous ne les avons pas assez spécialement étudiées pour nous prononcer catégoriquement à cette place sur le sens précis des changements qu'il conviendrait d'y apporter (1).

La réforme que nous demandons au législateur est donc des plus simples ; elle ne déroute rien, ne bouleverse aucun principe juridique ; en réalité ce n'est même pas une loi nouvelle que nous proposons, c'est un simple retour, inspiré par des sentiments de justice et d'équité, aux véritables principes du droit commun.

Pour la réaliser de façon pratique, nous ne croyons pas à la nécessité d'une loi spéciale sur le contrat de transport ou au moins sur les accidents qui en résultent ; il nous semble qu'elle peut fort bien rentrer dans le cadre du Code civil (2).

Nous ne croyons même pas qu'il soit nécessaire, dans le remaniement de ce Code, de consacrer un titre spécial au contrat de transport ; il nous a été aisé d'en faire la théorie, bien que les dispositions qui le régissent soient éparées, et que son nom même ne figure dans aucun article du Code. Un second alinéa ajouté à l'article 1784 du Code civil suffirait amplement à obtenir ce qu'on a appelé fort improprement le renversement de la preuve, alors qu'il s'agissait plutôt de son redressement, par application des règles ordinaires sur les contrats : il édicterait, avec la règle de la responsabilité contractuelle du voiturier, celle du redressement de la preuve, consacrant ainsi par un texte explicite la théorie que nous admettons être déjà celle du Code civil.

A un article inutile : l'article 1784, cause de tout le mal, nous ajouterons donc une disposition tout aussi inutile, croyons-nous, mais que la résistance des tribunaux a rendue nécessaire. Il ne suffit pas que soit admis le principe, il convient d'en assurer l'efficacité en en garantissant le bénéfice. Poser le principe et permettre de l'annuler par des conventions serait faire œuvre d'autant plus vaine que le voiturier est pratiquement le maître des conditions du contrat de transport ; par une disposition finale et prohibitive très utile puisque, sur ce point rien ne pouvait suppléer à l'intervention législative, l'addition que nous proposons interdira et annulera, sous la réserve que nous avons indiquée, les accords qui seraient contraires à cette disposition de loi (3).

(1) Le système des indemnités normales, avec assurance facultative nous semble cependant la meilleure combinaison : très favorable au grand nombre des voyageurs, elle n'accable pas le voiturier et lui procurerait même sur le système actuel un avantage pécuniaire qui pourrait être compensé par des abaissements de taxes profitant à la grande masse des voyageurs.

(2) Il est des auteurs qui croient que la situation des transporteurs exige une loi complète et détaillée qui ne rentrerait pas bien dans les dispositions forcément générales du Code civil.

(3) C'est de la même façon que M. Pourquery de Boisserin conçoit la réforme,

Nous conserverions dans son intégralité le texte actuel de l'article 1784 :

« Ils (les voituriers par terre et par eau) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure » (1).

A cette disposition qui deviendrait le premier alinéa de l'article, nous souhaiterions voir ajouter un second alinéa visant le transport des personnes ; et voici la rédaction que nous lui proposerions :

« Ils sont également responsables de plein droit de tout accident de transport survenu aux personnes qu'ils voiturient, à moins qu'ils ne prouvent un fait précis constitutif du cas fortuit, de la force majeure ou de faute de la victime, cause unique de l'accident. Toute convention contraire sera nulle de plein droit, sauf si le voyageur y a librement consenti en échange d'un ticket d'assurance et sans que cette substitution de garanties puisse lui être imposée ».

Nous avons vu que le contrat de transport des passagers par mer est régi par les dispositions générales des transports terrestres, pour tout ce à quoi il n'est pas expressément et directement (2) dérogé au livre II du Code de commerce ; le contrat de passage sera donc automatiquement soumis à ce même article 1784, de telle sorte que la réforme ainsi réalisée embrasserait tous les voituriers et tous les voyageurs, quel que soit le genre de transport dont ils usent.

Cette réforme nous paraît urgente, en présence d'une jurisprudence qui semble bien décidée à ne pas se déjuger ; n'en fût-il pas ainsi, que nous préfererions encore, plutôt que de livrer à une jurisprudence souvent indécise et flottante le soin de porter remède à un mal indéniable, recourir à l'aide du législateur, afin de tarir dans leur source de telles incertitudes sur une question de droit qui peut se prêter à des discussions plus ou moins attrayantes pour les jurisconsultes, mais funestes au point de vue de l'intérêt général.

Puisse ce travail attirer sur le problème de la responsabilité des voi-

ainsi que l'atteste une proposition de loi déposée à la Chambre des députés, le 21 novembre 1901, sous le vocable de *Loi ayant pour objet de modifier l'article 1784 du Code civil (Responsabilité des entrepreneurs de transports)*. Renvoyée à la Commission de réforme judiciaire et de législation civile, dont M. Pourquery de Boisserin était vice-président, elle fit l'objet d'un rapport fait par lui-même, le 20 janvier 1902, et dont nous avons reproduit des extraits, p. 637.

(1) Quand une solution sera intervenue sur la prohibition des clauses restrictives de la responsabilité du voiturier dans le transport des marchandises, on pourra, si on le veut, la mentionner ici en même temps qu'on l'insère à l'article 103 du Code de commerce, qui n'est guère que la reproduction de l'article 1784, seconde raison pour laquelle cette disposition était inutile.

(2) Ainsi, les dispositions du Code de commerce sur l'affrètement ne sont pas en principe applicables au contrat de passage lorsqu'elles constituent des exceptions au droit commun.

turiers pour accidents de voyageurs la bienveillante attention de la Commission de réforme du Code civil et provoquer ainsi l'intervention opportune du législateur !

Il aurait rendu à tous les voyageurs un signalé service, en leur restituant, au cas de sinistre, la situation à laquelle l'équité leur donne droit, et dont ils n'ont été que trop longtemps privés.

Vu :

E. BAILLY.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,
E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 8 mars 1905,

Le Recteur de l'Académie,

E. BOIRAC.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

L'accident de voyageurs et ses conséquences juridiques.	11
CHAPITRE PREMIER. — Le Voyageur.	12
SECTION I. — <i>Les voyageurs liés à un voiturier par un contrat de transport.</i>	12
§ 1. — Le voiturier.	12
§ 2. — Le contrat de transport	21
§ 3. — Nature du contrat de transport	23
§ 4. — Caractères du contrat de transport	35
SECTION II. — <i>La période d'exécution du contrat de transport</i>	42
§ 1. — Limites du contrat de transport	43
§ 2. — Limites de l'exécution du contrat de transport.	49
SECTION III. — <i>Situation de ceux qui profitent sans droit de l'industrie du voiturier</i>	54
CHAPITRE II. — L'accident.	63
SECTION I. — <i>Notion de l'accident.</i>	63
SECTION II. — <i>Les causes possibles d'accident</i>	70
SECTION III. — <i>L'accident de transport.</i>	75
§ 1. — Il faut qu'il y ait fait découlant du transport	76
§ 2. — Il faut qu'il y ait quelque rapport entre ce fait et le voiturier.	77
CHAPITRE III. — Le recours	80

DEUXIÈME PARTIE

LE PRINCIPE EN VERTU DUQUEL UN RECOURS
EST ACCORDÉ AUX VICTIMES

91

TITRE PREMIER. — Théorie de la Faute. 93

CHAPITRE PREMIER. — Origine de la difficulté. 96

SECTION I. — *Les deux séries d'articles du Code civil et les discussions doctrinales sur la nature de la responsabilité découlant des fautes* 96

§ 1. — Système de la dualité des fautes. 97

§ 2. — Système de l'unité de la faute 114

SECTION II. — *Le silence qu'ont gardé nos lois sur la responsabilité du voiturier à raison d'accidents de voyageurs et les incertitudes qui devaient en résulter.* 126

CHAPITRE II. — Les solutions successivement admises. 129

SECTION I. — *La responsabilité du voiturier est délictuelle* 130

§ 1. — La doctrine ; son argumentation 130

§ 2. — La jurisprudence ; son évolution 147

§ 3. — Les législations étrangères 165

SECTION II. — *La responsabilité du voiturier est contractuelle* 167

§ 1. — La doctrine ; son argumentation 168

§ 2. — La jurisprudence ; son évolution 194

§ 3. — Les législations étrangères 211

SECTION III. — *La responsabilité du voiturier est tantôt contractuelle, tantôt délictuelle.* 214

§ 1. — Limitations dans l'étendue de la responsabilité contractuelle 216

§ 2. — Limitations dans la durée de la responsabilité contractuelle 222

§ 3. — Limitation proposée par M. Mazen. 226

SECTION IV. — *La responsabilité du voiturier dans le système de l'unité* 229

§ 1. — La doctrine. 229

§ 2. — La jurisprudence 237

§ 3. — Les législations étrangères 239

APPENDICE. — La responsabilité du voiturier du fait de sa chose 241

SECTION I. — *L'accident est occasionné par un animal dont il se servait* 242SECTION II. — *L'accident est occasionné par un bâtiment servant à l'exécution du transport* 244

SECTION III. — <i>L'accident est occasionné par une chose inanimée autre qu'un bâtiment</i>	245
§ 1. — Application des règles qui régissent la responsabilité du fait personnel.	246
§ 2. — Efforts faits en vue de trouver dans le Code civil, à la responsabilité du fait des choses inanimées, un appui autre que l'article 1382.	250
TITRE II. — Théorie du Risque.	275
SECTION I. — <i>La Responsabilité du seul fait des choses inanimées</i> . .	279
SECTION II. — <i>Le Risque professionnel du voiturier</i>	298
§ 1. — En doctrine.	298
§ 2. — En jurisprudence	314
§ 3. — En législation comparée	320
SECTION III. — <i>Le Risque, seul fondement de toute responsabilité</i> . . .	325

TROISIÈME PARTIE

LA MISE EN ŒUVRE DE CE RECOURS D'APRÈS LA JURISPRUDENCE ACTUELLE. 337

CHAPITRE PREMIER. — Les victimes auxquelles un recours est accordé. 339

SECTION I. — *Le voyageur est blessé sans que mort s'en suive* 340

SECTION II. — *Le voyageur est mort des suites de l'accident* 343

SECTION III. — *Le voyageur a trouvé instantanément la mort dans l'accident.* 346

CHAPITRE II. — Contre qui la victime doit-elle diriger son recours? 353

SECTION I. — *Voiturier unique.* 353

SECTION II. — *Pluralité des voituriers* 364

SECTION III. — *Remorquage.* 371

SECTION IV. — *Pilotage.* 378

SECTION V. — *Recours contre l'Etat.* 389

CHAPITRE III. — Le tribunal devant lequel la victime devra porter son recours 392

SECTION I. — *La juridiction compétente.* 392

§ 1. — Tribunaux de l'ordre judiciaire. 392

I. — Tribunaux répressifs. 392

1. — Recours délictuel.	392
2. — Recours contractuel.	393
II. — Tribunaux civils et de commerce.	396
1. — Particuliers transporteurs	396
a) Recours contractuel	396
b) Recours délictuel.	402
2. — L'Etat transporteur.	408
§ 2. — Tribunaux de l'ordre administratif	412
I. — Questions préjudicielles	412
II. — Compétence administrative parfaite	414
SECTION II. — <i>Le tribunal compétent</i>	425
§ 1. — <i>Ratione materiæ</i>	425
I. — Tribunaux répressifs	425
II. — Tribunaux civils	425
III. — Tribunaux de commerce	426
IV. — Tribunaux administratifs.	426
§ 2. — <i>Ratione personæ vel loci</i>	427
I. — Règles générales applicables en principe à tout voiturier.	427
1. — Tribunal répressif.	427
2. — Tribunal civil.	427
3. — Tribunal de commerce	428
4. — Conseil de préfecture	431
II. — Particularités.	431
1. — Le voiturier actionné est une Compagnie de chemin de fer.	431
2. — Le voiturier actionné est une Compagnie de naviga- tion maritime.	446
3. — Les parties ont donné compétence à un tribunal dé- terminé	448
APPENDICE. — Le voiturier à poursuivre est étranger	449
I. — Le voiturier étranger responsable est un particulier : personne civile ou morale	449
II. — Le voiturier responsable est un Etat étranger.	451
CHAPITRE IV. — Combien de temps la victime a-t-elle pour exer- cer ce recours ?	453
SECTION I. — <i>Le voiturier est poursuivi à raison d'un délit pénal</i>	453
§ 1. — Le voiturier actionné en est l'auteur.	453
1. — Recours délictuel.	453
2. — Recours contractuel	457
§ 2. — Le voiturier actionné en est civilement responsable	459

SECTION II. — <i>Il n'y a pas de délit pénal</i>	460
§ 1. — La prescription trentenaire est la règle	460
§ 2. — Prescription annale pour les transports maritimes	466
SECTION III. — <i>La prescription à l'étranger</i>	469
CHAPITRE V. — La preuve que la victime devra fournir.	472
SECTION I. — <i>La preuve dans la théorie des deux fautes</i>	476
§ 1. — Recours délictuel	476
I. — Facilités accordées à la victime pour faire sa preuve. .	478
1. — Moyens de preuve.	478
2. — L'accident de chemin de fer et l'accident maritime.	480
3. — Procédure répressive	486
4. — Le fait des choses et des animaux.	495
II. — La situation de la victime est-elle satisfaisante ? . .	497
§ 2. — Recours contractuel.	505
I. — Preuve exigée de la victime.	508
II. — Preuve exonératoire possible de la part du voiturier. .	516
SECTION II. — <i>La preuve dans la théorie de l'unité</i>	535
SECTION III. — <i>La preuve dans les théories du risque</i>	536
CHAPITRE VI. — Règlement de l'indemnité.	538
SECTION I. — <i>Forme de la réparation</i>	538
SECTION II. — <i>Eléments qui entreront en ligne de compte dans la réparation</i>	540
SECTION III. — <i>Quotité de la réparation</i>	545
§ 1. — Recours délictuel.	545
§ 2. — Recours contractuel	553
§ 3. — Tendances à remplacer la réparation intégrale par une indemnité transactionnelle et forfaitaire	564
SECTION IV. — <i>Influence de certaines circonstances spéciales sur la quotité de l'indemnité</i>	565
§ 1. — Limitation légale résultant au profit des propriétaires de navire de la faculté d'abandon	566
§ 2. — Limitation conventionnelle résultant d'une clause forfaitaire.	570
§ 3. — La victime a touché une indemnité d'assurances ou une pension	570
§ 4. — Le transport a été gratuit ou à prix réduit, a porté sur des émigrants ou des voyageurs en contravention.	573
SECTION V. — <i>Le calcul de l'indemnité à l'étranger</i>	575

CHAPITRE VII. — Effet des clauses restrictives de la responsabilité des voituriers	580
SECTION I. — <i>Les conventions d'irresponsabilité dans le système délictuel.</i>	583
SECTION II. — <i>Les conditions d'irresponsabilité dans le système contractuel.</i>	591
§ 1. — <i>Licéité des clauses modificatives ou suppressives de la responsabilité contractuelle.</i>	591
1. — <i>Une première opinion leur refuse toute efficacité</i> . . .	593
2. — <i>Une deuxième opinion en reconnaît la validité</i> . . .	594
§ 2. — <i>Effet des clauses limitatives ou extinctives de responsabilité contractuelle</i>	604
I. — <i>Clauses limitatives de l'indemnité.</i>	608
II. — <i>Clauses exclusives de responsabilité</i>	610
1. — <i>Effet absolu</i>	611
2. — <i>Renversement de la preuve</i>	613
§ 3. — <i>Appréciation des conclusions du système contractuel.</i> . .	623
SECTION III. — <i>Les conventions d'irresponsabilité dans le système de l'unité</i>	628
SECTION IV. — <i>Les conventions d'irresponsabilité dans les systèmes du risque.</i>	629
SECTION V. — <i>Les conventions d'irresponsabilité dans les législations étrangères.</i>	630

CONCLUSION

NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME LÉGISLATIVE	635
SECTION I. — <i>Les droits des victimes d'accidents de transport sont insuffisants et on ne peut en attendre une satisfaisante modification que d'une intervention législative.</i> . . .	636
SECTION II. — <i>Quel doit être le caractère de la loi future.</i>	646
§ 1. — <i>Assurance obligatoire ?</i>	646
§ 2. — <i>Présomption légale, responsabilité contractuelle ou risque professionnel ?</i>	657
I. — <i>Etablissement d'une présomption légale de faute ?</i> . .	657
II. — <i>Responsabilité contractuelle ?</i>	659
III. — <i>Risque professionnel ?</i>	662
SECTION III. — <i>La responsabilité contractuelle répond à tous les desiderata</i>	669

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
